

Peugeot 308 1.6 THP Féline



LA NOUVELLE PEUGEOT 308 A HÉRITÉ DU MODÈLE PRÉDÉCESSEUR UNIQUEMENT LA COMBINAISON DES CHIFFRES. EN EFFET, LES DEUX VERSIONS N'ONT PRATIQUEMENT PLUS GRAND CHOSE EN COMMUN. LE DESIGN DU NOUVEAU MODÈLE EST TRÈS ÉPURÉ, AUX LIGNES PLUS DYNAMIQUES ET MODERNES. POUR LE TEST DU TCS, LA VERSION TURBO ESSENCE DE 1,6 LITRE DANS LA SÉRIE FÉLINE A ÉTÉ SUR BANC D'ESSAI.

Positif

- Bon rapport prix/prestations et équipement très complet
- Finition et matériaux nobles de l'intérieur
- Confort de conduite élevé
- Bonnes prestations à faible consommation
- Spaciosité à l'avant, coffre généreux
- Concept d'instrumentation innovant

Négatif

- Garde au toit à l'arrière juste
- Instrumentation exige un temps d'adaptation
- Vue arrière restreinte en raison des montants C larges et petite vitre arrière
- Etagement des vitesses de la boîte à 6 rapports
- Peu de places de rangement
- Seuils larges entravent l'accès

Présentation

La nouvelle Peugeot 308 est bien campée sur ses roues de 18 pouces (en option). Elle ne rappelle son prédécesseur que par la combinaison des chiffres. Apparemment, Peugeot mise surtout sur le design. Avec son dessin épuré et équilibré ainsi que ses éléments chromés, la nouvelle Peugeot 308 affirme son élégance.

Habitacle

L'intérieur rappelle celui de la Peugeot 208 par de nombreux éléments comme le petit volant équipé d'instruments bien agencés. La console médiane a un design épuré, avec peu de boutons et de commutateurs. La commande du système de navigation, de la climatisation, de la radio et autres fonctionnalités se fait uniquement via l'écran tactile. L'utilisation est simple, même si le temps de réaction est un peu lent. Sinon, l'intérieur est de bonne finition avec des matériaux de haute qualité. La spaciosité à l'avant est bonne. Le coffre d'une capacité de 470 litres est très généreux. Toutefois, quand la banquette arrière est rabattue, la surface de chargement n'est pas tout-à-fait plane. La garde au toit à l'arrière est juste et de larges seuils gênent l'accès.

Confort

Le confort de conduite tout comme l'équipement de confort sont très complets. L'intérieur est bien insonorisé et le moteur turbo essence de 1,6 litre très discret. Les sièges en cuir en option sont bien enveloppants, réglables électriquement et même dotés d'une fonction massage. La suspension est douce malgré des roues de 18 pouces. Le régulateur de vitesse de série avec système de détection de la distance entre les véhicules est facile à utiliser mais n'intervient pas sur les freins, sauf en cas d'urgence. Ce système est malgré tout très utile et est un assistant parfait pour le conducteur.



1



2



3



4

- 1 La visibilité par-dessus le petit volant sur le cockpit est bonne.
- 2 Coffre très généreux mais surface pas tout-à-fait plane quand la banquette est rabattue.
- 3 Le moteur essence turbo de 1,6 litre fournit d'excellentes performances.
- 4 Mauvaise visibilité arrière à cause de la trop petite lunette arrière et des larges montants.

Performances

Le moteur turbo essence à injection directe de 115 kW est déjà monté sur plusieurs modèles Peugeot ainsi que sur d'autres marques de voitures. Le véhicule de test avec boîte à 6 rapports a de bonnes reprises à 1400 tr/min avec un couple de 240 Nm. Le moteur de la nouvelle Peugeot 308 tourne rond et c'est une voiture agréable à conduire. Durant le test, la consommation était de 7,2 l/km, ce qui est moyen, mais il est possible d'atteindre des valeurs plus basses en adaptant sa conduite. L'accélération de 0 à 100 km/h se fait en seulement 8,4 secondes, ce qui correspond exactement aux données d'usine, et malgré le surpoids de 75 kg dû aux accessoires.

Particularités

La commande des fonctionnalités via l'écran tactile est un concept très particulier. Cela requiert certes un certain temps d'adaptation, mais le menu se limite à trois domaines maximum. Un plus: en hiver, l'écran tactile réagit aussi avec des gants!

Qualités routières

La direction précise et directe du petit volant, combinée avec le châssis sportif et les sièges bien enveloppants procure un vrai plaisir de conduite. La ligne de conduite doit à peine être corrigée dans les virages serrés pris à haute vitesse. La Peugeot 308 est facile à conduire tant sur les routes sinueuses que sur autoroutes et est toujours confortable. Les vitesses se passent aisément, toutefois l'étagement est un peu long.

Sécurité

L'équipement de sécurité de série est de haut niveau. Les résultats du test de freins sont très bons. La Peugeot 308 a été extrêmement convaincante par sa distance de freinage de 35,4 m avec une vitesse de départ de 100 km/h.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	1598 ccm
Cylindres	4
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	oui
Puissance max.	115 kW
Couple max.	240/1'400 Nm/trmin

Transmission

Boîte à vitesses	m6
Traction	avant

Carrosserie

Type de carrosserie	berline
Poids à vide sel. construct	1330 kg
Charge tractable max.	1400 kg
Volume du coffre petit	470 litres
Volume du coffre grand	1309 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000 km
Garantie mobilité	3 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

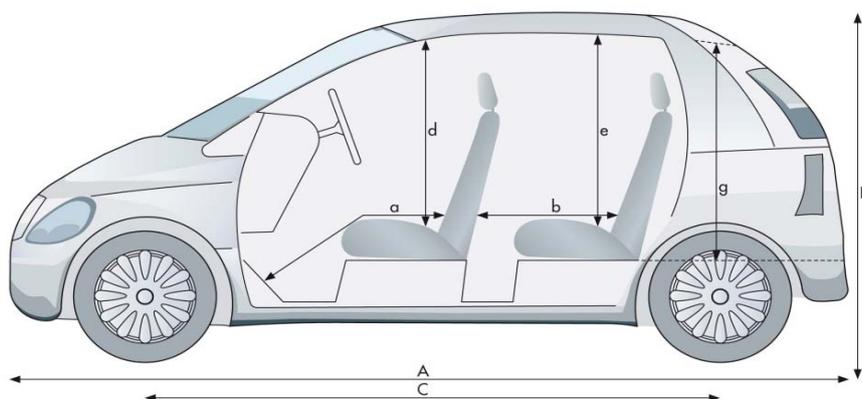
Prix

Prix de base	33'200.– CHF
Prix du véhicule de test	37'370.– CHF

Accessoires (extrait)

- sellerie en cuir nappa plus
- peinture métallisée
- roues en alu de 18 pouces
- système de navigation
- roue de secours

Pneu du véhicule de test	225/40R18 Michelin Pil. Sp3
Dimension minimale	225/45R17



a de/à 92 cm/115 cm

b de/à 55 cm/79 cm

d 109 cm

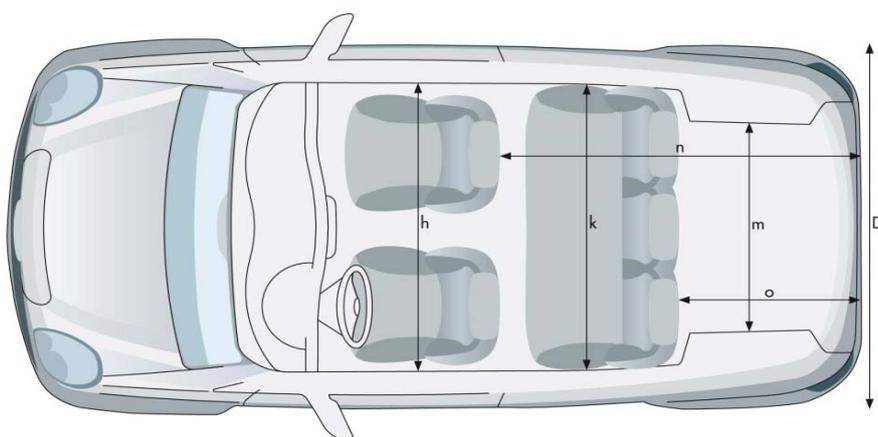
e 93 cm

g 70 cm

A 425 cm

B 146 cm

C 262 cm



h 149 cm

k 144 cm

m 106 cm

n 150 cm

o 81 cm

D 180 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	113.2 kW
Ecart avec le constructeur	-1.8 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	58 km/h affiché
à 80 km/h	77 km/h affiché
à 100 km/h	98 km/h affiché
à 120 km/h	118 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	1405 kg
Ecart avec le constructeur	+75 kg
Charge du véhicule de test	365 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	8.4 s
TCS	8.4 s

Elasticité (4e rapport)

60 - 100 km/h	8.9 s
80 - 120 km/h	9.4 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	2015 m
1000 m effectifs sont	993 m tachymètre

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	35.4 m
Décélération moyenne	10.9 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	10.7 m
droite	10.6 m

Insonorisation

à 60 km/h	59 dB(A)
à 80 km/h	63 dB(A)
à 100 km/h	67 dB(A)
à 120 km/h	69 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 an
	0 km

Service selon constructeur

30000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 5'077.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	0.93 CHF/km
à 15'000 km/an	0.70 CHF/km
à 30'000 km/an	0.48 CHF/km

Environnement

Consommation (l/100km)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	7.9	4.6	5.8
TCS	8.1	4.7	5.9

Consomm. du test	7.2 l/100 km
-------------------------	--------------

Emissions de CO₂

usine	134 g/km
TCS	136 g/km
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	D

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.00 m
	arrière	4.96 m
Visibilité	avant	3.00 m
	arrière	10.98 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★★
Equipements sécurité	★★★★★
Coût des services	★★★☆☆
Insonorisation	★★★★☆
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★☆☆
Consommation au test	★★★★☆
Consommation véh. testé	★★☆☆☆

TABLEAU COMPARATIF

	PEUGEOT	FORD	MAZDA	VW
	308 1.6 THP Féline	Focus 1.6 SCTi Titanium	3 2.0 G 165 Revolution	Golf 1.4 TSI Higline
Prix (CHF)	33'200.–	31'000.–	28'950.–	32'000.–
Cylindrée (cm ³)	1598	1596	1998	1395
Puissance (kW/CV)	115/156	110/150	121/165	103/140
Couple max. (Nm/trmin)	240/1'400	240/1'600	210/4'000	250/1'500
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	5.9 C(2)	5.9(1) C(2)	5.8(1) D(2)	4.7(1) B(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	69	70(5)	–	68(6)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.70	0.66	0.65	0.62
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★★★
Test Touring (numéro/année)	5/2014	12/2011(5)	–	5/2013(6)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) coût global sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Ford Focus 1.6 TDCi Titanium

(6) VW Golf 2.0 TDI DSG Highline