

Peugeot 308 : Mieux qu'une Golf 7 ?

C'est la voiture la plus importante sur le marché français cette année.

La nouvelle génération de 308 entend même s'attaquer à la voiture la plus vendue en Europe, une certaine Volkswagen Golf 7. Mais justement, est-elle vraiment mieux que la référence ?

Entre 20 et 25 %, c'est la part de marché de la Golf sur le segment des berlines C (compactes). Plutôt que de faire comme pour la première 308, c'est-à-dire de se servir du style de la 308 et de l'épaissir (comme pour la 207 face à la 206), les nouveaux designers sont réellement partis d'une feuille blanche. Le but étant d'aller chercher une ligne plus robuste, plus large, moins longue, plus dynamique et plus statuaire également. Un lourd cahier des charges qui vise certes, la Golf, mais aussi la Focus de chez Ford ou encore l'Astra de chez Opel.

STYLE : PLUS DYNAMIQUE

Reposant sur une toute nouvelle plate-forme de PSA Peugeot- Citroën (celle qui sert notamment au tout récent C4 Picasso de chez Citroën), la nouvelle génération de 308 choisit clairement la rupture visuelle sans pour autant prendre de gros risques. L'idée est de dynamiser la voiture en délaissant les rondeurs de l'ancienne pour aboutir à un dessin aux lignes plus tendues. Une manière de s'inspirer de ce que l'on propose aujourd'hui chez Volkswagen (Golf 7), mais aussi chez Audi (nouvelle A3) ou encore Mercedes (nouvelle Classe A). On trouve donc une face dotée d'une calandre moins massive, des optiques plus agressives, notamment grâce à l'utilisation de rampes de LED, mais aussi, c'est une première sur cette catégorie de véhicule, de feux entièrement à LED. Pour rappel, la première voiture à avoir bénéficié de ce type de feux est l'Audi A8 en 2010. Globalement, cette nouvelle 308 opte donc pour une silhouette plus large et plus courte (de 7 centimètres) que sa devancière. Grâce à l'emploi de matériaux comme l'aluminium pour certains éléments de carrosserie, la 308 perd jusqu'à 140 kg selon les modèles. Le but du jeu étant, bien entendu, de réduire la consommation et les émissions en CO₂.

INTÉRIEUR PLUS HAUT DE GAMME

C'est d'ailleurs l'un des points forts de l'habitacle. Désormais, la 308 embarque 14 % de pièces en moins. De quoi rendre sa fabrication plus facile, plus rapide et de perfectionner les ajustements. À ce petit jeu, Peugeot n'a pas hésité à opter pour des matières plus nobles que par le passé. Si bien, qu'il paraît peu évident de dire si la Golf 7 est mieux ou moins bien. On est tout simplement dans les mêmes standards de qualité. Mais le constructeur ne s'est pas contenté de faire le robuste et la justesse de fabrication. Le dessin de l'habitacle fait partie de ce qui se fait de beau aujourd'hui et rappelle en quelque sorte celui de la 208. On retrouve d'ailleurs la présence de certaines commandes de la citadine mais aussi l'écran central tactile très pratique à l'usage. Côté volume habitable, cette 308 conserve un espace arrière très généreux et surtout, le coffre garantit désormais une contenance de 470 litres, le record de la catégorie.

PROGRÈS SUR ROUTE

Côté moteurs, on retrouve la plupart des solutions actuelles. En essence, on démarre avec un bloc 1,2 VTI de 82 ch, suivi par un 1,6 litre THP décliné en 125 et 156 ch. En toute logique, il sera question d'une version GTi par la suite d'un peu plus de 200 ch, mais laissons déjà le temps à cette nouvelle

308 d'arriver. Car c'est surtout en diesel qu'on la croisera le plus. Au lancement, Peugeot a décidé de démarrer assez timidement (à l'instar du Picasso chez Citroën) avec une entrée de gamme de 92 ch et une version HDi 115 ch, voilà tout ! Sur route, les qualités ont largement évolué vers quelque chose de plus confortable et d'encore plus stable. Globalement, la 308 a gagné en agrément de conduite même s'il manque un diesel un peu plus « piquant » de 150 ch comme pour la Golf par exemple. Ce qui lui manque également, c'est une boîte robotisée à double embrayage. Alors oui, cette nouvelle Peugeot 308 a de quoi se mesurer à la Golf 7. Mais, à ce jour, l'absence de moteurs de milieu de gamme et de boîte robotisée moderne sur cette Peugeot ne lui permet pas de dépasser l'allemande.