Article écrit par Nicolas HEIDET le 1 avril 2009

Peugeot 308 CC : Luxe et botox

Suite logique, la Peugeot 308 CC vient d'arriver sur le marché. Sans rien inventer en matière de design, cette mouture représente plus que jamais le coupé-cabriolet d'agrément.

Avec sa gamme de CC, Peugeot est de loin le constructeur ayant le plus d'expérience sur les coupé-cabriolet. Outre les 401, 601 et 402 Eclipse des années 30, la 206, la 307 et la 207 CC ont largement contribué à la démocratisation, voire la banalisation du coupé-cabriolet. Pour la 308 CC, le design Peugeot n'a visiblement pas jugé bon de révolutionner quoi que ce soit. De l'extérieur, la 308 CC fait plus penser à une version boursouflée de la 307 éponyme qu'à autre chose Une 307 CC que l'on aurait tout simplement « shooté » au botox. Il demeure toutefois que malgré son style imposant, ce coupé-cabriolet reste suffisamment élégant pour faire oublier certains de ses concurrents, c'est déjà pas mal. En montant à bord, on constate très vite que Peugeot a mis l'accent sur la qualité globale. Notez que nous sommes à bord de la finition Féline dotée d'un traitement cuir intégral. La planche de bord est donc totalement recouvertes, les matières traitées façon chrome ne manquent pas, elles sont même très nombreuses. Même constat pour l'équipement qui se veut très généreux (notamment un système hi-fi JBL très efficace) avec d'ailleurs un petit détail très appréciable, l'Airwave. Il s'agit en fait d'un système de chauffage de nuque intégré dans les sièges avant. Même si c'est du déjà vu chez Mercedes (SLK, puis le récent SL), la 308 CC est le premier coupé-cabriolet 4 places (même si les deux places arrières sont toujours aussi symboliques !) à bénéficier d'un tel dispositif. En restant en configuration coupé, il faut noter que l'isolation globale a nettement progressé. Dans ce cas, le coffre avance une grosse contenance avec 465 litres. En revenant au mode cabriolet, il ne reste que 266 litres, surtout qu'il est quasiment impossible de loger une petite valise sans être obligé de refermer le toit.
A titre de comparaison, l'Opel Astra Twintop dispose d'une commande permettant de dégager le toit plié dans le coffre afin de ranger les quelques bagages. Sous le capot, on retrouve tout naturellement la gamme de moteurs 1.6 l et 2.0 l HDi. Pour notre part, nous nous sommes intéressé au moteur 1.6 l turbo essence à injection direct (THP). Equipant déjà d'autres Peugeot, Citroën, mais aussi la Mini, ce bloc délivre ici 150 ch. Même s'il ne transforme pas notre coupé-cabriolet en sportive, son couple de 240 Nm disponible très tôt (1 400 tr/mn) offre systématiquement ce qu'il faut de répondant. Côté liaison au sol, même si on ressent quelques rares remontées dans la direction sur revêtements dégradés, notre 308 CC offre un confort et une rigueur absolus pour cette catégorie de véhicule. Enfin, le tarif avec une gamme située entre 27 550 et 34 500 euros et qui ne fait donc pas vraiment dans le low-cost.