Article écrit par Nicolas HEIDET le 6 janvier 2023

Peugeot e-208 et 308 SW PHEV : les lionnes stars !

Nous avons testé les deux lionnes sochaliennes les plus importantes : la nouvelle e-208 et la nouvelle génération de 308 hybride rechargeable dans sa version break.

Des styles très efficaces

Nous les avions manqués mais jamais oublié et pour cause. Ces deux Peugeot représentent aujourd'hui les modèles les plus vendus de la marque et se permettent même de passer régulièrement devant les Clio et Mégane de chez Renault. Même si Renault prépare une future R5 électrique qui s'annonce être une belle remplaçante pour la Clio 5, il faut laisser à la Peugeot 208 un coup de crayon qui, à ce jour, reste le plus séduisant de toute la catégorie (Mini Hatch mise à part…). Un beau petit look qui pourtant ressemble à la première 208, mais qui ajoute un côté plus premium à l'ensemble. Dans ce domaine, Gilles Vidal (ex-patron du style chez Peugeot et maintenant chez Renault) ne s'est pas trompé de direction. Pour la nouvelle génération de 308, nous avons droit à une voiture un peu plus sage. Et comme la précédente génération, elle emploie la même recette que la Golf de Volkswagen (plus la Golf 7 que la Golf 8 d'ailleurs). Dans cette version SW (c'est-à-dire break), nous avons droit à une forme tirant vers la routière familiale, mais après tout, la 508 est devenue tellement grande…

Une 308 très « tech »

Une fois à bord de la grande, c'est un peu le coup de claque dans la figure. La 308 va plus loin que toute la concurrence en matière de technologie embarquée et d'écrans en tous genres. Commençons par le combiné d'instruments qui offre un affichage 3D, ce qui rend certaines informations plus directes et plus lisibles pour le conducteur. Le grand écran central regroupe un nouveau système d'info-divertissement qui n'a plus rien à voir avec les précédents (dont celui de la 208 d'ailleurs). Il est simple, rapide, efficace, et plutôt bien dessiné, bref, à ce jour, la Peugeot 308 peut s'enorgueillir de bénéficier du système le plus efficace. Pour une Peugeot, en toute sincérité, c'est un peu une première. D'ailleurs face à elle, celui de notre e-208 fait pâle figure et commence sérieusement à dater. Mais c'est sans doute le seul reproche que nous pourrons faire à l'habitacle de la citadine du lion. L'ensemble est bien agencé, le style est original. On aurait juste préféré des matières moussées au niveau des portes plutôt que sur la planche de bord (pour mettre son coude en conduisant, c'est plus agréable) même si à ce jour, même une Audi A3 fait dans le plastique dur… Dans ce domaine, la 308 se permet même de faire mieux que l'allemande premium avec des matériaux de tout premier ordre. À l'arrière, les passagers bénéficient d'un volume généreux pour leurs jambes et le coffre qui se révèle assez gigantesque (break oblige). Du côté de la 208, bien entendu, le volume est davantage compté à l'arrière mais pour cette catégorie, elle s'en sort tout à fait correctement (ses batteries sont logées sous le plancher et n'impactent donc pas l'espace à bord). Le coffre affiche 265 litres. C'est correct mais pas exceptionnel.

e-208, reine de la ville

La e-208 s'offre une petite mise à jour au niveau de ses batteries et de son moteur électrique. Même si la puissance reste la même (136 ch maximum), les batteries ont gagné en autonomie. Concrètement, la première e-208 annonçait 340 km. La nouvelle revendique une autonomie de 400 km. Bien entendu, c'est beaucoup mieux, mais attention, à moins de rouler à vitesse constante en coupant la radio et la clim à relativement basse allure, cette citadine électrique vous garantira plutôt 350 km, ce qui est déjà très bien. Mais à l'instar de la plupart des concurrentes, ne comptez surtout pas parcourir 400 km d'autoroute. Ce qui plaît en ville avec cette e-208, c'est avant tout l'agrément de conduite. On démarre assez fort aux feux rouges (sur route, elle affiche seulement 8,9 secondes pour être à 100 km/h, soit plus que la précédente mais pour une voiture qui roule plus longtemps), elle ne fait quasiment aucun bruit et on se faufile vraiment bien dans les encombrements urbains. Alors disons que cette 208 100 % électrique représente un outil presque parfait. Sur route, on sent rapidement le poids de la belle, mais le freinage reste efficace, notamment grâce à la fonction B qui permet de récupérer de l'énergie à la levée de pied. Côté recharge, la e-208 a également progressé et demande 30 minutes sur une borne de 100 kW (de 0 à 80%). Sauf que trouver un chargeur de 100 kW est encore assez hasardeux en France. Mieux vaut plutôt compter sur des versions de 7,4 kW (les plus courants) et là on passe à 7 h30 de recharge.

308 SW, la routière sereine

La 308 SW semble aussi simple en ville à manœuvrer que sa petite sœur. Pourtant, elle est un peu plus large et offre un rayon de braquage un peu moins bon. Toutefois, il faut lui laisser un niveau de confort encore jamais atteint sur une 308. Elle filtre l'état parfois dégradé de certaines rues avec une très grande efficacité et se permet même de ne faire qu'une bouchée de la plupart des dos d'ânes. Ce niveau de confort est tout aussi appréciable surtout là où le moteur ajoutera de belles relances même s'il nécessite d'être suffisamment chargé pour offrir les 180 ch annoncés. Sans revendiquer une quelconque sportivité, cette 308 SW annonce un 0 à 100 km/h en 7,6 secondes. Toutefois, pour la consommation, ne comptez pas sur le 1,1 litre de moyenne annoncé car, là encore, même si la norme WLTP est plus fiable que la précédente, elle reste peu réalisable dans la "vraie" vie. Il demeure qu'à pleine charge, la batterie vous permet d'effectuer facilement plus de 40 km en mode 100 % électrique. Aussi, le côté pratique est que si on est un peu flemmard pour brancher sa 308 à une borne, on peut utiliser le mode E-Save qui fait plus consommer, certes, mais qui recharge la batterie tout en roulant. Pas mal !

Les tarifs

La Peugeot e-208 représente, il faut l'avouer, une très belle solution. Car si on prend le best-seller de chez Fiat, en l'occurrence la 500e, plus menue et dotée d'une suspension disons… de Fiat 500, notre Française se montre sensiblement moins chère sur son ticket d'entrée (à partir de 33 000 euros).

Du côté de la 308 SW, s'agissant d'une vraie petite familiale dotée de surcroît d'un système hybride, la barre dépasse les 40 000 euros. Ça devient bien cher pour une voiture de la catégorie des compactes mais… au regard des concurrentes européennes, cela n'a rien d'anormal…