22/06/2022 18:34 about:blank

PEUGEOT. CHRIS NOLTEKUHLMANN

PEUGEOT 408
LE SOUFFLE RETROUVÉ DE LA BERLINE

LE CONSTRUCTEUR FRANÇAIS FAIT LE PARI QUE L'APRÈS-SUV VA PRENDRE LA FORME DE CETTE ROUTIÈRE À LA SILHOUETTE PROFILÉE.

SYLVAIN REISSER sreisser@lefigaro.fr

Les constructeurs en sont persuadés. Le SUV, dans sa forme actuelle, serait condamné. Recherche d'une plus grande efficience, réglementation de plus en plus draconienne, lassitude et attentes évolutives des consommateurs : les raisons, qui militent pour une remise en question de l'architecture phare du marché, sont nombreuses. Un glissement semble s'opérer en faveur d'un retour en grâce de la berline. Chez Peugeot, à voir les maquettes de style qui se sont succédé, cela fait un bout de temps que l'on tourne autour du pot et que l'on cherche la synthèse idéale entre le SUV et la berline. À force de malaxer les attributs des deux silhouettes, les designers de la firme franc-comtoise ont convergé vers un véhicule hybride, type crossover, qui ne remplace rien d'existant et qui vient s'insérer entre la 508 et le 3008. Restait à choisir la numérotation. Entre 408 et 4008, le choix ne coulait pas de source et fut longtemps débattu. Le premier l'a emporté, Peugeot estimant que ce nouveau modèle se rapprochait plus de l'univers de la berline que de celui du véhicule de loisirs.

Un pavillon très incliné

Quoi qu'on en pense, ces lignes originales et audacieuses vont donner un coup de vieux à la gamme existante. Sur le marché au début de l'année prochaine, la 408 tente le grand écart, cherchant à réconcilier les adeptes de la berline et à conserver les partisans du SUV. À partir de la plateforme EMP2 de la 308 allongée de 110 mm pour afficher un empattement de 2,79 m, les designers ont imaginé une carrosserie bicorps très élancée qui n'est pas sans évoquer la récente Citroën C5 X. Par ses dimensions, la 408 se rapproche plus de la 508 que du 3008. Elle est à peine 60 mm plus courte (4,69 m) que le haut de gamme sochalien et 40 mm plus haute (1,48 m) grâce à des grandes roues de 720 mm de diamètre. La hauteur du pavillon est ainsi comparable à celle de la grande berline de la marque aux chevrons. Par contre, la différence atteint 140 mm avec le 3008. Cela ne l'empêche pas de conserver l'assise surélevée qui plaît tant aux acheteurs de SUV tandis que les voies ont été élargies de 24 mm par rapport à la 308, gage d'un comportement plus dynamique.

Une habitabilité généreuse

Avec ce modèle qui révèle une vraie audace, le Lion cherche avant tout à réduire son empreinte carbone sans fâcher ses fidèles. La pente du hayon arrière et le dessin du becquet sont dictés par l'aérodynamique. Avec un coefficient de traînée de 0,28, la 408 se place ainsi dans la bonne moyenne. Le designer Pierre-Paul Mattei n'y va pas par quatre chemins : *« Nous avons beaucoup tâtonné car une variation d'un degré d'inclinaison suffit à détériorer le résultat en termes d'efficience. »* C'est ainsi que le travail des stylistes a abouti à un arrière inédit de type fastback, des lignes très travaillées et des flancs aussi galbés que ceux de la 2008. Le massif bouclier arrière noir représente l'autre particularité de ce dessin.

Si la silhouette représente une mini-révolution pour Peugeot, l'habitacle est dans la continuité des dernières réalisations. La planche de bord hérite de l'i-cockpit de la 308 dont on a déjà dit, maintes fois ici, qu'il ne s'accommode pas de toutes les morphologies et de toutes les positions de conduite. Dès le premier niveau de finition Allure, le conducteur disposera de la dalle d'instrumentation digitale de 10 pouces. Avec la version GT, elle s'enrichit de la technologie 3D. Comme sur la 308, on retrouve l'écran d'infodivertissement de 10 pouces au centre de la planche. À sa base, il s'accompagne d'un panneau horizontal tactile et personnalisable logeant ses fonctions préférées en accès direct. L'habitabilité arrière profite de l'empattement allongé avec un espace aux genoux de 188 mm. De même, l'accessibilité au coffre a été soignée avec un seuil de chargement bas. En termes de polyvalence, la 508 ne peut rivaliser, rendant près de 50 litres de volume (536 litres). En escamotant la banquette arrière, la capacité d'emport est portée à 1 611 litres et l'on peut accueillir des objets de 1,89 m de long.

La 408 embarquera 30 systèmes d'assistance électroniques, nous rapprochant un peu plus de la conduite autonome.

Côté équipements, la 408 profitera des dernières technologies développées par le groupe Stellantis. C'est ainsi qu'elle embarquera 30 systèmes d'assistance électroniques, nous rapprochant un peu plus de la conduite autonome. Le pack Drive Assist 2.0 associant le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go et l'aide au maintien dans la file permettra le changement de voie semi-automatique et l'adaptation automatique de sa vitesse à la limitation sur le tronçon emprunté.

Sous le capot, sans surprise, la 408 tourne le dos au diesel, banni par les normes. La gamme comprendra deux motorisations thermiques, le 3-cylindres 1,2 litre de 130 ch et le 4-cylindres 1,6 litre poussé à 215 ch, et deux motorisations hybrides rechargeables de 180 ch et 225 ch. Toutes ces mécaniques seront associées à la transmission automatique à 8 rapports. En 2024, une version 100 % électrique complétera la gamme de ce modèle inédit produit dans l'usine de Mulhouse à partir du début de l'année prochaine. ■

DROIT DE L'USAGER

COMPOSITION PÉNALE : CONTESTEZ LA PERTE DE POINT(S)

■ Par Me Rémy Josseaume, avocat à la Cour.

1 Le Conseil d'État vient tout récemment (31 mai 2022, n° 456236) d'annuler une décision de perte de point à la suite d'une procédure de composition pénale.

2 Pour qu'un retrait de points de permis soit régulier, l'usager de la route doit être informé lors de la constatation de l'infraction d'un certain nombre d'informations sur son avis de contravention.

3 Toutefois, quelle que soit la forme de jugement de l'infraction (contravention ou délit), le juge pénal n'a aucune obligation d'information et son jugement n'a pas à mentionner l'existence de la perte de point. Il s'agit pour les tribunaux d'une mesure de police administrative émanant du ministère de l'Intérieur.

4 Dans cette récente décision, le Conseil d'État prend une position différente dans le cas d'une composition pénale (procédure qui permet au procureur de proposer une sanction en cas de délits routiers sans passage devant le juge).

5 Il juge que si le PV de composition pénale n'informe pas l'usager du risque de perte de point, l'administration ne peut légalement retirer par la suite les points de ladite infraction sur son permis de conduire.

LE MANS CLASSIC, POUR VOIR COURIR L'HISTOIRE

DU 30 JUIN AU 3 JUILLET, PRÈS DE 750 MODÈLES DE COURSE ET 8 500 VÉHICULES DE CLUBS SONT ATTENDUS POUR LES 20 ANS DE LA MANIFESTATION.

C'est peu dire que les participants et les spectateurs trépignent d'impatience à l'idée de retrouver la manifestation sarthoise. À cause du coronavirus, l'épreuve biennale n'a pas eu lieu depuis 2018. Cela commence à faire long. Trois semaines après les 24 Heures du Mans qui ont récompensé Toyota pour la cinquième fois consécutive, le circuit manceau s'apprête donc à vivre de nouveau une affluence record. Plus de 200 000 spectateurs sont attendus pour la dixième édition du Mans Classic née en 2002 à l'initiative de Patrick Peter et de l'Automobile Club de l'Ouest.

En l'espace de deux décennies, la rétrospective des deux tours d'horloge s'est imposée comme l'un des événements phares du calendrier. Celui qu'il ne faut surtout pas manquer. Sur la piste, c'est du jamais-vu, les six plateaux de course vont se répartir près de 450 véhicules. Une règle d'or : ne sont éligibles que des modèles qui se sont affrontés sur les 13,6 km d'une piste sans pitié, entre 1923 et 1981. Par souci d'équité sportive et de cohérence, les véhicules sont répartis dans les six plateaux en fonction de leur âge. Durant le week-end, chaque catégorie court trois manches, de jour comme de nuit. Ça va chauffer ! Une victoire au Mans vaut de l'or pour tous les équipages venus des quatre coins du monde. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les vieilles gloires mécaniques ne reviennent pas pour faire de la figuration mais pour honorer leurs exploits passés ou pour laver leur honneur.

Dans le plateau 1 réservé aux voitures de 1923 à 1939, les Talbot AV 105 de 1934 sont les tenantes du titre.
LE MANS CLASSIC

Un spectacle sonore

À partir du samedi, 16 h 35, l'histoire du Mans va ainsi défiler à un rythme effréné. L'occasion de se souvenir que les grandes marques comme les artisans ont tous rêvé un jour d'inscrire leur nom au palmarès de la plus grande épreuve d'endurance au monde. En filigrane, ce spectacle permet de revisiter l'aventure automobile au cours du XXe siècle et son évolution. Un spectacle aussi sonore que visuel. Entre un 8-cylindres en ligne d'une Bugatti des années 1920, un 6-cylindres XK d'une Jaguar des années 1950, un 12-cylindres Ferrari des sixties et un V8 Ford Cosworth des années 1970, c'est tout un répertoire musical qui va se succéder. Avant de lancer le premier plateau, la piste verra s'affronter près de 80 enfants de moins de 12 ans au volant de répliques miniatures de voitures de course mais aussi les prototypes qui ont animé les grandes heures du Groupe C dans les années 1980, les légendes de l'endurance et de voitures du challenge Jaguar puis une manche de Porsche.

Le spectacle sera aussi dans l'enceinte du circuit avec la présence de nombreux clubs de marques. Dans cet espace, seront exposés près de 8 500 véhicules représentant un panorama exhaustif de plusieurs décennies de production. Le Mans Classic, c'est encore la vente aux enchères organisée par Artcurial le samedi 2 juillet à 13 h 30 et proposant une sélection de 137 véhicules dont l'une des Renault F1 qu'Alain Prost pilota lors de la saison 1983 et une barquette Maserati A6GCS livrée neuve en France en 1953. ■

S. R.

about:blank 1/1