ESSAI

NOUVELLE PEUGEOT 308 SW

Confort et luminosité à l'honneur

Dans sa version SW, la 308 a reconduit les principes fondamentaux de luminosité et de modularité qui ont été consacrés par la 307 et qui ont largement contribué à son succès. Mieux encore, des améliorations substantielles sont aujourd'hui relevées pour étendre l'audience d'un concept novateur en son temps et qui a su séduire les clients et susciter de l'émulation auprès des autres constructeurs.

Peugeot a ainsi, pourrait-on dire, préféré perpétuer un style gagnant tout en le consolidant. Il va sans dire que les lignes originales de la 308 ont été préservées et plutôt adapté à la configuration du SW. On remarquera d'emblée que la luminosité a nettement gagné en intensité en raison de l'augmentation appréciable de la surface du toit panoramique qui s'étend désormais bien au-delà de la deuxième rangée des sièges dans le but évident de faire bénéficier les éventuels passagers de la troisième rangée, des bienfaits de cette ambiance. Et même si leur emplacement à l'arrière est prévu, les deux sièges supplémentaires ne sont pas encore disponibles auprès de Peugeot Algérie. Et selon les versions, les sièges de la deuxième rangée sont indépendants et facilement démontables pour obtenir la configuration qui sied le mieux aux besoins des utilisateurs. Néanmoins et dans le modèle qui a été mis à notre disposition par le service presse de la filiale pour les besoins de ce présent essai, offre un volume de chargement important qui peut atteindre les 2,149 m³ avec les sièges du milieu repliés. En outre l'accès est facilité par un seuil de hayon bas et qu'il est possible aussi de charger des objets un tant soit peu encombrants.

L'habitacle profite largement de l'évolution des mensurations du véhicule.

Un concept qui séduit par son originalité.

Photos : DR

La 308 SW reprend naturellement dans son design celui de la berline. La différence se situe sur la partie arrière où on trouve un mélange subtil de style entre la 207 et la 407 SW plutôt que de la 307 SW. Une architecture qui lui procure un aspect de dynamisme et d'élégance encore plus prononcé que sur la 307. Les mensurations sont en évolution également tant en longueur qu'en largeur. Comme sa devancière, la 308 SW profite d'un empattement généreux (2708 mm), rallongé de 10 cm par rapport à la berline. Le porte-à-faux avant est identique à la 308 berline, à 926 mm (38 mm de plus que la 307 SW), et l'arrière atteint 866 mm (33 mm de plus que la 307 SW). Plus marquant pour l'habitabilité, la largeur croit de 53 mm – toujours par rapport à la 307 SW –, ce qui se traduit par un gain en largeur aux coudes de presque 4 centimètres. La hauteur reste autour de 1,55 m, soit 57 mm de plus que la berline en raison sans doute des barres de toit. Ces quelques chiffres pourraient laisser croire à des valeurs aérodynamiques en baisse à cause d'une surface frontale augmentée. Paradoxalement, elles sont légèrement meilleures avec un Cx de 0,314 contre 0,32 pour l'ancien modèle.

Cette cascade d'augmentation touche, hélas, aussi le poids du véhicule qui enregistre un excédent de 120 kg par rapport à la berline mais qui n'affecte en rien ses qualités routières.

Confort et sécurité

L'habitabilité est de la 308 SW est sans aucun doute son point fort. Elle est surtout la résultante des évolutions chiffrées qu'on a citées plus haut. La position de conduite est tout aussi exemplaire que celle de la berline à qui il est, du reste, emprunté la planche de bord avec son style fluide et statutaire, les rondeurs élégantes de ses compteurs et sa console centrale descendante abritant l'ensemble des instruments de confort et de sécurité. Les espaces aux jambes pour les passagers arrière sont encore plus importants. Le bien-être est amélioré par ailleurs avec la mise en place de bouches d'aération qui permettent le rafraîchissement rapide des places arrière, notamment en ces temps de grandes chaleurs.

Côté équipement la 308 SW dans sa finition disponible en Algérie propose une grande variété, depuis la climatisation régulée bi-zone, le verrouillage centralisé des portières, le radar de recul, le pack visibilité, le pack rangement, le pack cuir, les jantes alliage, les projecteurs anti-brouillards, au kit mains libres blue tooth, etc.

La sécurité passive et active n'est également pas en reste puisqu'elle affiche 5 étoiles aux crash test Euro-NCAP ainsi qu'une panoplie d'airbags et autres aides à la conduite.

Un seul moteur est pour le moment proposé par Peugeot Algérie, le diesel 1.6 HDi qui développe la puissance de 90 ch. Il est accouplé à une boîte de vitesses manuelle de 5 rapports.

Sur la route, ce moteur connu et éprouvé fait preuve de discrétion et de performances et affiche surtout des niveaux de consommation très économiques. Le comportement du véhicule se révèle très satisfaisant et la tenue de route ne souffre d'aucune lacune. Ajoutons à cela et de coutume chez le constructeur au lion, une bonne suspension qui garantie un confort maximum aux passagers en filtrant au minimum les irrégularités de la chaussée.

Son prix de vente est fixé à 1 690 000 DA pour la version Break Confort Pack et 1 819 000 DA pour la SW Premium.

B. Bellil

MERCEDES ML 450 HYBRID

Les limites de la puissance repoussée

L'insolente domination de Lexus sur le segment des SUV à motorisation hybride pourrait bien toucher à son terme. Mercedes commercialise enfin son ML 450 Hybrid, dont la puissance maximale atteint les 340 chevaux grâce au renfort de deux moteurs électriques.

Mercedes a pris le temps de développer ses modèles hybrides. Le résultat devrait être à la hauteur des espérances clients. Son ML 450 Hybrid revendique ainsi 340 ch. Cette puissance maximale est obtenue grâce au fonctionnement coordonné d'un V6 essence de 279 ch et de deux blocs électriques de 82 et 84 ch. En outre, la valeur de couple s'établit à 517 Nm.

De quoi permettre à l'imposant SUV de parcourir le 0 à 100 km/h en 7,8 s. Pas mal non ?

Selon les normes américaines, la consommation mixte du ML 450 HYBRID devrait s'établir à 10,69 litres aux 100 km. Cette consommation pourrait encore baisser lors de l'homologation européenne.

Nouvelle Jaguar XJ

Révolution à l'anglaise

Après 40 ans d'évolutions mesurées, la nouvelle Jaguar XJ choisit la rupture. La limousine classique à l'anglaise n'est plus. Place au modernisme avec une carrosserie au style encore plus expressif que celui de la XF.

Depuis le lancement de la XJ originelle en 1968, chacune de ses remplaçantes s'est inspiré religieusement de sa devancière. Car cette auto est un monument du design automobile. Dernier modèle dessiné par le créateur de la marque, William Lyons, elle est considérée par beaucoup comme la plus belle berline de tous les temps.

Cette conviction était si répandue que lorsque Jaguar eût l'audace d'introduire des phares rectangulaires en 1986 sur la XJ40, les gardiens du temple ont crié au scandale. La marque est prudemment revenue sur ses pas avec la nouvelle XJ de 1994, qui retrouvait son double regard circulaire, tout comme la génération actuelle lancée en 2002.

L'actuel designer de Jaguar, Ian Callum, a pourtant décidé de faire table rase du passé. Seule l'appellation demeure : comme sa petite sœur XF, la XJ arbore un style spectaculaire. La face avant rappelle d'ailleurs beaucoup celle de la «petite» Jaguar. On relève simplement une calandre beaucoup plus grosse et des phares plus effilés. Quant au traitement des ailes avant, il n'est pas sans rappeler une certaine Maserati Quattroporte.

La partie arrière est encore plus surprenante. La découpe du pavillon très fuyante et les surfaces vitrées plutôt réduites s'inscrivent résolument dans la tendance du moment. Le dessin de la malle arrière et des feux à diodes peuvent faire penser à la Lexus SC 430. L'auto est imposante : en version courte, elle mesure déjà 5,12 m de long, quand la version longue atteint les 5,25 m.

La XJ se distingue également de sa petite sœur par son habitacle. Tout est différent, depuis la forme circulaire des aérateurs jusqu'aux boutons du volant. On retrouve tout de même le sélecteur de vitesse escamotable placé en bas de console. Le tableau de bord introduit une innovation de taille : une instrumentation totalement virtuelle projetée sur un écran de 12,3 pouces en lieu et place des compteurs traditionnels.

Les motorisations sont connues : on retrouve le nouveau V6 Diesel 3.0 275 ch déjà vu dans la XF (notre article XF Diesel) de même que le V8 5.0 du XK dans sa version atmosphérique (385 ch) et compressée (510 ch). Jaguar annonce des performances assez impressionnantes : avec le Diesel, elle passerait de 0 à 100 km/h en 6,4 s. La version 510 ch réalise même un temps canon pour la catégorie avec 4,9 s.

Le prix de la gamme débutera en Europe à 78 000 €.