



## Peugeot 308 CC, vivement le soleil

TEXTE ET PHOTOS JEAN-PIERRE PASCHE

La Peugeot 308 CC affiche une plastique plus suggestive que la 307 CC qui l'a précédée. Regard menaçant, bouclier arrière présentant un diffuseur et sièges enveloppants, la 308 CC possède les ingrédients pour «cruiser» sous le soleil. Si la ligne est un peu tourmentée, elle est homogène et plaît au public. Elle a fort à faire face une concurrence nombreuse : VW Eos, Ford Focus CC, Opel Astra TwinTop et Renault Mégane CC. Leur seul point commun est le toit rétractable en dur. Il semble qu'actuellement ce type de carrosserie est à la mode et a le vent en poupe. L'inso-

norisation est de meilleure qualité qu'avec une capote en toile et on ne risque pas le vandalisme par coup de couteau. Le mieux est l'ennemi du bien : le poids augmente.

Après avoir ouvert la porte, on descend car les sièges sont relativement bas. Ils sont bien enveloppants et tendus de cuir. Le modèle de test présente l'option Airwave dans les appuie-têtes intégrés. Cuir et chrome sont les apanages de la 308 CC. Un volant redessiné avec un méplat dans sa partie inférieure pour faciliter l'accès à bord. Le pédalier ainsi que le repose-pied sont en métal.

L'inscription du monogramme Peugeot sur le seuil des portières est gravée sur du chrome. Ceci nous conduit à dire qu'en matière de finition, Peugeot a fait fort, en avec des matériaux nobles et des ajustements soignés.

Sous le capot nous trouvons le 1.6 L de 140 chevaux accouplé à une boîte automatique à quatre rapports. En raison de son poids élevé, environ 1500 kg, le moteur peine un peu pour des relances vraiment sportives. Mais est-ce bien l'objectif de la 308 CC automatique ? A notre avis, point du tout. La 308 CC est une voiture plaisir

## SUR LE TERRAIN AU VOLANT

qui ne se mène pas à la cravache mais par une conduite souple et coulée. Le 0 à 100 est abattu en 9.8 secondes. Honnête. Ce qui est contradictoire est que bien que son poids soit élevé, elle ne rechigne pas à enchaîner les virages sur les petites routes. La boîte automatique à 4 rapports fait son office sans plus.

La 308 CC présente un train avant vif et tranchant. Peugeot a réussi à garder un châssis dynamique et vif. Il faut saluer la bonne rigidité



La Peugeot 308 CC arbore un dessin très fluide malgré les «hanches» arrière un peu large



C'est dans cette configuration que la 308 CC est la plus belle. Comme la majorité des coupés cabriolets actuels

de la caisse, qui permet de préserver confort et précision de conduite, même sur revêtement inégal. L'ESP, livré de série, n'est déconnectable que sous 50 km/h. Sur la route, le châssis filtre les inégalités, doublé d'une excellente insonorisation et isolation aux remous. Pour ceux qui le désirent, on peut rouler par temps frais décapoté grâce au système Airwave qui fonctionne parfaitement et maintient une



La ligne arrière de la 308 CC est moins lourde que celle de la 307 CC



Les sièges tendus de cuir sont confortables et réglables pour toutes les tailles. En outre, ils sont chauffants



chaleur constante sur la nuque.

L'habitabilité est honorable aux quatre places. Pour l'avant pas de problème mais l'arrière, toit en place, relève des contorsionnistes. Attention aux grandes portes dans les parkings. Cette 308 CC étonne par son look, mais ravit à l'usage. Les performances ne sont pas spectaculaires mais ce n'est pas le but.

Equipement complet, confort de haut niveau et consommation maîtrisée, elle a tout pour donner des envies de grandes échappées dès le premier rayon de soleil

SUR LE TERRAIN AU VOLANT

DE LA  
PEUGEOT 308 CC  
1.6 L 140 CHEVAUX

## Peugeot 308 CC : les détails



La capacité du coffre est convenable en position coupé pour les bagages d'un couple sans enfant



Après la mise en place du tendelet permettant de la transformer en cabriolet, la place disponible et son accès ne sont pas top



Sous le plancher du coffre sont rangés les accessoires techniques de la 308 CC dont le coupe-vent qui s'installe en arrière des sièges avant



L'option Air Wave peut paraître un gadget. On se rend compte qu'il n'en est rien à l'utilisation et que le disgracieux coupe-vent devient inutile en position cabriolet



Les compteurs ronds fond blanc sont du plus bel effet. Ils sont parfaitement lisibles de jour comme de nuit



Les rétroviseurs extérieurs profilés intègrent le répétiteur de clignotant



Après avoir mis en place le tendelet dans le coffre, découvrir ou couvrir la 308 CC se fait électriquement



Malgré l'avance du parebrise, il est aisé de se glisser dans les sièges bacquet de la 308 CC



Les places arrière sont symboliques pour de très court trajets. Il y est plus facile d'accéder toit ouvert que fermé

## SUR LE TERRAIN AU VOLANT

DE LA  
PEUGEOT 308 CC  
1.6 L 140 CHEVAUX

Cylindrée	1598 cm3
Nombre de cylindres	4 cylindres / 16 soupapes Turbo
Puissance	140 chevaux à 6000 tr/mn
Couple	240 Nm 1400 tr/mn
Catalyseur	Oui
Filtre a particules	Non
co2	192 g/km
Rendement énergétique	A
Transmission	Traction avant
Boîte de vitesses	4 rapports auto
Boîte de réduction	Non
Freins avant	Disques ventilés
Freins arrière	Disques
Poids à vide	1523 kg
Charge remorquable freinée	1270 kg
Volume du réservoir	60 litres
Volume du coffre	226 / 403 litres
Vitesse maxi	215 km/h
0 à 100 km/h	9.8 secondes
Consommation constructeur	8.1 l / 100
Consommation essai	7.5 l / 100
Pneumatiques	225 / 45 R 17
Longueur	4440 mm
Largeur	1870 mm
Hauteur	1430 mm
Empattement	2605 mm
Voie avant / arrière	N.C.
Diamètre de braquage	N.C.



La console de la 308 CC avec les rhéostats pour les Airwave et l'entourage de la boîte automatique chromée



En arrière de la console, les commandes des 4 vitres et du toit escamotable