



PEUGEOT

Press INFO PRESSE

# Peugeot 308, naturellement efficace

**PREMIER MODÈLE DE SÉRIE DE LA MARQUE À INAUGURER UNE APPELLATION QUI S'ACHÈVE PAR LE CHIFFRE 8, LA 308 FERA SON ENTRÉE SUR LE MARCHÉ EN SEPTEMBRE PROCHAIN. ELLE CAPITALISE SUR LES POINTS FORTS DE SA DEVANCIÈRE, VENDUE À PLUS DE TROIS MILLIONS D'UNITÉS, EN 6 ANS, GRÂCE À SON CONCEPT BASÉ SUR UNE ARCHITECTURE SEMI-HAUTE, UNE ESTHÉTIQUE, UNE HABITABILITÉ, UNE LUMINOSITÉ ET UN COMPORTEMENT UNANIMEMENT RECONNUS. VOITURE DE NOUVELLE GÉNÉRATION, ELLE CULTIVE LES ACQUIS ET DÉVELOPPE DE NOUVEAUX ARGUMENTS AU BÉNÉFICE, NOTAMMENT, DE L'EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE LA QUALITÉ.**

Constructeur engagé en faveur de l'environnement, Peugeot a fait de la réduction des émissions de gaz

*Constructeur engagé en faveur de l'environnement, ...*

à effet de serre sa priorité. A l'instar des derniers modèles de la Marque, la 308 a intégré, dès sa conception, la prise en compte globale de la protection de l'environnement. Cette approche s'est traduite par le recours à des technologies dédiées à l'amélioration de son efficacité environnementale.

Dans ce but, des efforts particuliers ont porté sur l'aérodynamisme afin d'en optimiser les performances. La 308 affiche ainsi une résistance à l'air limitée (SCx de 0,67 et Cx de 0,29), gage d'une consommation en carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> réduites.

La 308 pourra recevoir six motorisations parmi lesquelles trois essence, à la consommation contenue, développées en partenariat avec BMW Group, et trois diesel HDi, dont une affichera un niveau d'émissions de 120 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre en cycle mixte.

Au-delà des motorisations, les concepteurs de la 308 (projet T7) ont utilisé différents leviers en faveur d'une action efficace pour l'environnement. Ainsi, la 308 disposera-t-elle d'une boîte de vitesses manuelle pilotée, d'une direction assistée électro-hydraulique ou encore d'inédits pneumatiques Michelin Energy Saver, concourant à la réduction sensible de la consommation et donc des rejets polluants. Enfin, l'application de la directive européenne sur le traitement des véhicules hors d'usage s'est traduite dans le choix de matériaux autorisant le recyclage ou la valorisation de 99 % de la 308.

Le projet T7 a mobilisé toute l'attention et l'énergie créative des ingénieurs et stylistes, qui se sont attachés à définir une voiture dont la qualité se situe au meilleur niveau. Dessinée par le centre de style Peugeot, la 308 suggère par ses lignes élégantes et racées, dynamisme et efficacité,

*... différents leviers en faveur d'une action efficace pour l'environnement.*

DIRECTION DE LA COMMUNICATION

75 avenue de la Grande-Armée 75116 Paris

Téléphone → + 33 (0)1 40 66 55 11   Télécopie → + 33 (0)1 45 01 95 60   Internet → [www.peugeot-pressepro.com](http://www.peugeot-pressepro.com)

tandis que le traitement de son habitacle, par ses formes et les matières utilisées, offre une présentation et une finition valorisantes pour ses occupants. Mais, le style, premier vecteur de l'émotion et élément déclencheur de l'acte d'achat, dépasse ici sa fonction esthétique pour souligner la qualité perçue de l'ensemble.

La qualité a également occupé une place centrale dans le dispositif industriel mis en œuvre pour

la fabrication de la 308, donnant lieu à une stratégie de lancement en deux phases. Ainsi, la montée en cadence concernera-t-elle, dans un premier temps,

le cœur de gamme constitué de la version cinq portes et de quatre motorisations, avant d'être étendue, dans un second temps, à la version trois portes ainsi qu'à d'autres motorisations.

La 308 ne s'est pas contentée de reprendre les qualités d'habitabilité, de luminosité, de plaisir de conduite qui auront contribué au succès de la 307, mais bien de les développer afin de les porter au meilleur niveau. Ainsi, en est-il de l'habitabilité, qui profite pleinement de la longueur de 4,276 m, établissant des prestations de référence dans le segment. La luminosité est encore améliorée grâce à l'apparition d'un toit panoramique en verre ; avec 4,86 m<sup>2</sup> de surface vitrée dans cette configuration, la berline cinq portes offre la lumière zénithale à l'ensemble de ses passagers. Enfin, le savoir-faire de Peugeot en matière de liaisons au sol a abouti à des choix qui confèrent à la 308 un agrément de conduite de haut niveau et un excellent compromis entre le confort et l'efficacité.

Outre un comportement routier exemplaire, la 308 est dotée d'équipements technologiques destinés à offrir une sécurité de tout premier

ordre. Parmi ces technologies, citons l'Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne (AFIL), au service de la sécurité primaire, les airbags, qui peuvent être au nombre de neuf, pour la sécurité secondaire, et enfin, le service Peugeot Urgence (appel d'urgence) lié à la télématique RT4, en faveur de la sécurité tertiaire.

Avec la 308, Peugeot dispose d'une offre adaptée aux attentes des clients du marché des berlines compactes, le plus important par les volumes qu'il génère en Europe de l'ouest en particulier. En effet, avec près de cinq millions de véhicules immatriculés en 2006, il représente environ un tiers du marché toutes marques et a légèrement progressé depuis 2001, année du lancement de la 307. Ce marché présente ensuite la caractéristique d'être composé d'une clientèle diversifiée ; bien qu'essentiellement composée de familles, cette clientèle présente un profil varié, aussi bien en termes d'âges que d'expérience automobile, mais se retrouve dans la recherche d'un véhicule valorisant et sans compromis quant aux prestations.

### *Outre un comportement routier exemplaire, la 308...*

La 308 sera commercialisée dans un intervalle de temps particulièrement réduit, au lendemain du salon de Francfort où elle sera présentée en première mondiale. Entre le 20 septembre, date du lancement commercial pour la France, et le 27 septembre, la 308 sera disponible dans les principaux pays européens.

Cette nouvelle berline sera industrialisée sur les sites de Sochaux, berceau historique de Peugeot, et de Mulhouse.

*Juin 2007*



# Peugeot 308 : naturellement efficace

Avec la 308, nouvelle offre dans le segment des voitures moyennes, Peugeot inaugure, la génération des « 8 ».

Cette nouvelle berline se devait de renouveler le concept d'architecture semi-haute apparue avec la 307 car il permet, au-delà des caractéristiques reconnues qui signent tous les modèles de la Marque (style expressif, comportement routier référent...), d'offrir des prestations optimisées sur ce type de silhouette. L'habitabilité, la visibilité, la luminosité et la compacité deviennent, ainsi, des points qualitatifs de référence qui ont déjà permis à la 307 de séduire plus de trois millions d'acheteurs dans le monde.

La 308 en reprend donc logiquement la plateforme technique et l'améliore pour servir efficacement les ambitions élevées du projet : un style affirmé, des prestations en hausse, une qualité de haut niveau.

Durant sa conception, la **qualité perçue et la qualité à l'usage**, ont ainsi fait l'objet de toutes les attentions de la part des ingénieurs comme des stylistes.

Avec la 308, Peugeot a mis tous les ingrédients propres à séduire une clientèle très diversifiée en quête d'expression de soi, de modernité, d'attentions, de maîtrise et d'aisance.

## Un style extérieur à la félinité exacerbée

La 308 exprime, à sa manière, les gênes caractéristiques de Peugeot qui confèrent leur forte identité à tous les modèles de la Marque. Sous son regard particulièrement aiguisé, deux « bouches » au traité différent sont disponibles au sein de la gamme : l'une typée « classique » (pour l'entrée de gamme) et l'autre plus « sportive ». Son « nez de capot » profilé sert de base à l'enchaînement dynamique et fluide, en « V », qui remonte sur le capot et les montants de baie. De profil, la 308 donne toujours une impression de mouvement grâce à ses flancs très sculptés et à ses surfaces vitrées plongeantes.

Les lignes arrière contribuent à asseoir visuellement le véhicule, tant par son bouclier enveloppant, dont la version haut de gamme suggère la présence d'un diffuseur, que par ses feux en arc soulignant ses « hanches » généreuses, ou encore sa large lunette arrière panoramique.

## Un plaisir à bord inédit

Le style intérieur est en parfaite cohérence avec l'architecture extérieure avec l'adoption d'une planche de bord particulièrement inclinée au bénéfice, notamment, de la sensation d'espace.



# 308



Son dessin fluide et élégant, ses matériaux très valorisants (tant en aspect qu'au toucher) dégagent une impression de qualité peu commune à ce niveau de gamme. Les grandes surfaces vitrées conjuguées au toit panoramique en verre (en série ou en option selon les versions), procurent une luminosité propice à la convivialité et au bien-être des occupants. Les passagers seront d'ailleurs particulièrement à leur aise à l'arrière de la 308, grâce à sa remarquable habitabilité résultant de son architecture et du travail effectué sur la conception des sièges avant.

Toutes les attentions que la 308 dispense à ses occupants témoignent de sa volonté de séduction en leur offrant un maximum de bien-être, notamment grâce à l'important travail réalisé sur le confort thermique et sur l'acoustique, sans oublier les rangements nombreux et astucieux.

## Efficacité dynamique : un comportement routier de premier ordre

Les liaisons au sol de la 308, servies par une excellente rigidité de caisse, ont été finement mises au point pour procurer la meilleure synthèse possible entre tenue de route et confort, et faire ainsi de la 308, **un modèle référent dans sa catégorie.**

La direction assistée électro-hydraulique offre au conducteur une précision de conduite maximale ; celle-ci est notamment assurée par les trains avant de type Pseudo Mc Pherson et le train

arrière à traverse déformable. De plus, les voies larges et les montes pneumatiques généreuses (jusqu'à 18") contribuent à l'efficacité de cet ensemble.

## Efficacité environnementale

La recherche de la meilleure efficacité environnementale a été une préoccupation constante à toutes les étapes du développement de la 308. Au-delà de la recyclabilité, qu'il s'agisse de son aérodynamisme, de ses moteurs aux technologies récentes ou inédites en essence comme en diesel, du filtre à particules additivé sur les diesel HDi, de ses liaisons au sol (dont les pneumatiques Michelin Energy Saver et de la direction assistée électro-hydraulique), de la maîtrise de sa masse (avec l'utilisation de matériaux composites, d'aluminium et de tôles hautes résistances),... tout a été étudié pour optimiser les consommations de carburant et limiter les rejets de CO<sub>2</sub>. Ainsi, la 308 1.6 / HDi 66 kW (90 ch) contient ses émissions à **120 g** en cycle mixte.

## Une offre moteur large, moderne, performante, économique et écologique

La 308 offre un important choix de groupes motopropulseurs ; ils sont dix, pour répondre à la clientèle la plus large possible : **trois moteurs à essence, trois moteurs diesel HDi et cinq transmissions.**

(\*) motorisations et transmissions disponibles au lancement ; les autres seront commercialisées quelques semaines plus tard.



# 308



L'offre 308 essence bénéficie des tout derniers moteurs développés en coopération entre le groupe PSA Peugeot Citroën et BMW Group :

- 1.4 VTi 70 kW ( $\approx$  95 ch), 136 Nm, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports
- 1.6 VTi 88 kW 16v ( $\approx$  120 ch), 160 Nm, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports (\*)
- 1.6 VTi 88 kW 16v ( $\approx$  120 ch), 160 Nm, boîte de vitesses automatique à 4 rapports
- 1.6 THP 110 kW ( $\approx$  150 ch), 240 Nm, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports (\*)
- 1.6 THP 103 kW ( $\approx$  140 ch), 240 Nm, boîte de vitesses automatique à 4 rapports

L'offre 308 HDi est composée de moteurs disposant tous de la technologie à injection directe HDi :

- 1.6 HDi 66 kW ( $\approx$  90 ch), 215 Nm, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports
- 1.6 HDi 80 kW ( $\approx$  110 ch), 240 Nm, boîte de vitesses mécanique à 5 rapports (\*)
- 1.6 HDi 80 kW ( $\approx$  110 ch), 240 Nm, boîte de vitesses mécanique pilotée à 6 rapports
- 2.0 HDi 100 kW ( $\approx$  136 ch), 320 Nm, boîte de vitesses mécanique à 6 rapports (\*)
- 2.0 HDi 100 kW ( $\approx$  136 ch), 320 Nm, boîte de vitesses automatique à 6 rapports

## Efficacité sécuritaire maximale

L'exigence d'un comportement routier exemplaire est à la base de la sécurité primaire de la 308. Il est complété par une dotation d'équipements tels que le système d'Alerte de Franchissement Involontaire de Ligne (AFIL) et les projecteurs bi-Xénon directionnels.

Sur le chapitre de la sécurité secondaire, la structure (notamment par la présence de **3 voies d'efforts à l'avant**) et la carrosserie ont été étudiées, sur le plan de leur rigidité ou de leur déformation programmée, pour absorber au maximum les chocs.

De plus, la 308 peut recevoir jusqu'à 9 airbags, dont 2 airbags latéraux arrière et un airbag de colonne de direction.

Selon les pays, le service « Peugeot Urgence », lié au système télématique RT4, assure la sécurité tertiaire, en localisant le véhicule et en déclenchant l'envoi des secours adéquats.

## Couleurs, garnissages et structure de gamme

Avec 12 teintes de carrosserie, 5 niveaux de finition, différents choix d'ambiances intérieures, d'habillages textiles ou de cuir voire d'habillage en cuir intégral de la planche de bord, la 308 sait se faire « exclusive » pour séduire.

Juin 2007

(\*) motorisations et transmissions disponibles au lancement ; les autres seront commercialisées quelques semaines plus tard.



# Genèse

## Le marché

Affirmer une stratégie de gamme, avec plusieurs modèles forts pour répondre au maximum aux besoins d'une clientèle multiple, est toujours apparu comme étant incontournable à Peugeot.

En 1934 déjà, la gamme Peugeot se déclinait autour de quatre modèles : 601 dans le haut de gamme, 401 dans la gamme moyenne haute, 201 dans la gamme plus populaire et, bien sûr et déjà, une 301 entre ces deux derniers modèles, la plupart déclinés dans différentes silhouettes (berline, coach, coupé découvrable,...).

Avec la série des 3, Peugeot occupe le créneau des berlines compactes qui, durant ces dernières décennies, n'a cessé de croître.

Jeune cadre en quête d'un véhicule dynamique, expressif et moderne, senior recherchant une certaine polyvalence, couple sans enfant au foyer ou petite famille : qu'elle monte en gamme ou délaissé la catégorie supérieure, la clientèle de ce segment (M1) est aujourd'hui particulièrement diversifiée.

Cette catégorie de véhicules, au carrefour de multiples besoins, constitue une vraie proposition charnière, alliant nombre d'atouts parfois difficilement compatibles, que ce soit en termes de rapport coût/prestations ou de compacité et d'habitabilité. Ce dernier rapport explique tout particulièrement le magnifique succès de la 307.

## La référence 307

Apparue en 2001, la 307 s'est totalement démarquée des autres berlines de son segment, grâce à son concept d'**architecture semi-haute**. En prenant en compte les attentes de la clientèle du XXI<sup>ème</sup> siècle, Peugeot a pris le risque d'innover

en proposant un concept de berline bicorps, quasiment monovolume avec des montants de baie très avancés, doté d'une hauteur inhabituelle pour l'époque afin de proposer un véhicule offrant un maximum d'espace, de visibilité et de luminosité à ses passagers.

Bénéficiant également d'un style résolument racé, d'un comportement dynamique irréprochable et d'équipements particulièrement innovants dans sa catégorie, la **307, par son extrême polyvalence**, a déjà conquis plus de **3 millions d'acheteurs** en six années de commercialisation, un chiffre record pour la Marque sur ce segment des berlines compactes.

**La 307 a fait la trace** ; son concept, désormais incontournable, s'est légitimement imposé **lors de la définition du cahier des charges de la 308**.

## Cahier des charges

Dès le départ, l'ambition du projet était d'offrir une 308 reprenant toutes les grandes lignes de force ayant contribué au succès de la 307 pour les pousser encore plus loin, tout en améliorant chaque point de la voiture. L'expérience acquise sur cette architecture et les avancées technologiques réalisées par la marque ont permis de remplir ce contrat et de tendre, au final, vers des objectifs qualité de très haut niveau.

Dès lors, le projet baptisé « T7 », pouvait reprendre la plateforme existante et s'inspirer de l'architecture de la 307. C'est à partir de cette base connue que toutes les études ont été menées, que toutes les équipes du Style, des Métiers et du Marketing ont œuvré pour donner naissance à la 308.



# 308

## Style

### Style extérieur : une félinité poussée à l'extrême

A partir du cahier des charges de la 308, définissant son architecture semi-haute, les stylistes ont travaillé très tôt à la façon de sublimer l'identité Peugeot avec ce futur véhicule.

Dès 2003, des maquettes sont réalisées pour orienter les idées générales. C'est ainsi qu'à la fin de cette même année, dans les ateliers du Style, alors encore basé au Centre de La Garenne, le projet T7 côtoie celui de la 907, le fabuleux concept-car révélé lors du Mondial de l'Automobile de Paris 2004. C'est dans cette ambiance créative que naît l'idée d'un avant particulièrement modelé et expressif, où l'emblème du Lion repose sur ce que l'on peut véritablement appeler un « **nez** » de capot.

Tout va alors très vite, à partir du blason de la marque, les lignes de style dessinent un enchaînement remontant sur le capot puis les montants de baies. Ce **tracé en « V »**, d'une grande fluidité, vient sculpter l'ensemble du véhicule et donner une impression de mouvement et ce, même lorsque la voiture est à l'arrêt. Cette impression est encore accrue lorsque le véhicule dispose d'un toit panoramique en verre, assurant une parfaite continuité visuelle avec le grand pare-brise.

Les feux avant, particulièrement félin, s'étirent harmonieusement le long du trait de capot. Quatre « fûts » au traité technique et valorisant pour offrir au véhicule un « regard » à la fois brillant et perçant, sont visibles au travers de la glace lisse des projecteurs.

La personnalité affirmée de la face avant de la Lionne est encore renforcée par l'entrée d'air unique. Selon les versions, la grille parée de deux barrettes de chrome et, plus encore, celle traitée en creux couleur aluminium, viennent renforcer le caractère dynamique et distingué de la voiture

tandis que l'intégration du pare-choc renforce l'impression de solidité de l'ensemble.

La forme des antibrouillards n'est pas non plus sans rappeler ceux de la 907 ; ceux-ci, positionnés à chaque extrémité du pare-choc avant, contribuent à la sensation visuelle d'élargissement du véhicule, donnant ainsi l'impression d'une 308 qui « colle à la route ».

La face avant reprend ainsi les traits si caractéristiques de Peugeot, tout en exacerbant encore l'aspect félin. Cette forte identité, reconnaissable et évolutive au gré des modèles et des générations, permet à la Marque de rester toujours reconnaissable, capitalisant et renforçant son image et sa notoriété, notamment dans les pays où le constructeur s'est récemment développé.

Les stylistes Peugeot se sont également attachés à donner un maximum de dynamisme aux flancs de la 308. Une ligne de style traverse ainsi le côté de caisse, en plongeant des feux arrière jusqu'aux passages de roue avant. Cette ligne suit également la forme de ces feux arrière en arc, délimitant au passage la fonction du clignotant, pour se diriger vers le bouclier arrière et mourir en partie basse, dans un ultime mouvement vers le passage de roue.

En parallèle, la surface vitrée et sa ligne de caisse montante, particulièrement prononcée grâce à sa vitre de gousset avant se prolongeant visuellement sur la carrosserie, renforce la fluidité de ce mouvement. Celui-ci prend encore plus d'ampleur sur la 308 trois portes, avec le dessin de sa vitre arrière de custode très inclinée. De même, la lunette arrière panoramique, en « mordant » largement sur les montants de custode arrière, amène-t-elle une lecture très originale et innovante au côté de caisse.



# 308



Le galbe des portières, de même que les baguettes latérales, sont étudiés pour capter au mieux la lumière et donner une réelle sensation de robustesse et de qualité. Le dessin des portes arrière vient, quant à lui, souligner la générosité des « hanches » du véhicule.

Enfin, le traité particulièrement marqué de la partie basse et des longerons, contribue définitivement à asseoir la ligne générale.

A l'arrière, les lignes horizontales « étirent » visuellement le véhicule ; cet effet de style a été voulu pour donner l'impression que la 308 se jouerait aisément de la route, voire ferait corps avec elle. Le bouclier arrière très enveloppant accroît encore ce sentiment, surtout dans sa version haut de gamme, avec la présence d'une pièce de style évoquant un diffuseur, à la façon du Coupé 407, dans laquelle deux inserts chromés suggèrent la présence de sorties d'échappements.

Les feux arrière offrent un aspect intérieur riche et technologique avec des reflets diamantés formant des bandes en diagonales. Celles-ci ne sont pas sans rappeler, surtout lorsqu'elles sont éclairées, les feux de la 307CC et, par là même, ceux des 504 coupé et cabriolet de 1969.

Au final, **chaque détail**, chaque pièce visible sur le véhicule, a été réfléchi et dessiné, en osmose **entre le style et la technique**. Cette relation a permis d'aller aussi loin que possible dans la recherche de la **qualité perçue**, étudiant très précisément la manière de traiter chaque surface, chaque accostage, chaque élément du véhicule.

## Style intérieur : fluidité et noblesse des formes et des matériaux

Pour définir le style intérieur de la 308, la volonté a d'abord été de mettre en évidence et d'exploiter au maximum l'espace dégagé par l'architecture semi-haute. Un objectif était de traiter cet intérieur, tant par le dessin que par les matériaux utilisés, de façon très haut de gamme, en offrant une perception de qualité incontestable.

Dès la fin 2002, c'est-à-dire bien avant le lancement du projet « T7 » et même avant les premiers dessins de style extérieur, l'idée générale de la planche de bord est imaginée par les équipes du Style Peugeot, travaillant sur les innovations en « avance de phase ».

Cette planche de bord est, d'emblée, souhaitée pure, élégante et fluide, offrant une vision particulièrement dégagée vers l'extérieur grâce à son inclinaison très prononcée, presque symétrique aux montants de baie. Après l'exploration d'autres alternatives au lancement du programme T7, la décision s'est finalement portée sur ce thème. Les ingénieurs ont pu, dès lors, réfléchir, trouver et mettre en œuvre, l'ensemble des solutions techniques permettant cette architecture intérieure, tout en assurant parfaitement toutes les prestations du véhicule, qu'elles soient ergonomiques, pratiques (volume des rangements) ou bien thermiques (grâce à la conception d'un bloc de climatisation compact et performant).

La finition et le souci du bien-être à bord ont ensuite fait l'objet d'une véritable obsession de la part des stylistes, visible jusque dans les moindres détails :

- La façade technique a été voulue très compacte, afin de réserver des surfaces généreuses à des matériaux nobles, tant visuellement que tactilement (la partie supérieure de cette planche, recouverte de matière telle que le « slush », peut être intégralement gainée de cuir). Chaque élément (platine de climatisation, radio, rangement ou chargeur CD) est également particulièrement bien intégré.
- Les panneaux de portes au mouvement plongeant répondent aux flancs extérieurs du véhicule.
- Des touches de chrome viennent rehausser l'ensemble : cerclages des aératrices et des compteurs du combiné, des boutons de climatisation et de radio, des poignées de porte.



- Le thème extérieur du « capot en V » trouve subtilement un écho dans certains détails intérieurs, comme l'anneau ceignant le levier de vitesses, le dessin du haut des assises des sièges enveloppants ou encore la forme du plafonnier avant.

Les formes voluptueuses, le grain et le toucher de peau de chaque pièce, la forte sensation d'espace

et de luminosité, tout à l'intérieur suscite le désir de prolonger l'instant, le temps d'un voyage, le plus long possible...

Ce style intérieur, qui se décline autour de trois ambiances au choix, est ainsi la promesse d'une « vie à bord » haut de gamme et conviviale, flattant les sens du conducteur et des passagers.

## Architecture

### Un style, des capacités routières et un aérodynamisme de haut niveau

#### La plateforme

Le projet « T7 » repose sur la plateforme 2 du groupe PSA Peugeot Citroën. La 308 dispose ainsi, d'emblée, de fondations solides pour son développement.

Cette plateforme, reconduite et optimisée, se distingue par sa grande rigidité, garante de la meilleure exploitation des ensembles mécaniques et des liaisons au sol, mais aussi d'un bon traitement acoustique et vibratoire.

- Une **largeur importante de 1,815 m**, en augmentation de 85 mm par rapport à la 307, pour conférer une excellente sécurité passive latérale et une habitabilité de premier ordre (largeur aux coudes par exemple).

- **La hauteur de la 308, toujours singulière dans le segment des berlines compactes** pour offrir, notamment, un maximum d'habitabilité, atteint **1,498 m** (12 mm de moins que la 307 induit par un style et une aérodynamique optimisés).

#### Dimensions extérieures

Par ses dimensions extérieures, la 308 propose une excellente synthèse entre habitabilité et compacté.

- **Une longueur de 4,276 m**, soit seulement 74 mm de plus que la 307, malgré la prise en compte d'un niveau de sécurité et de réparabilité très élevés avec :

- un empattement favorable à l'espace intérieur de 2,61 m, identique à celui de la 307,
- un porte-à-faux avant limité à 926 mm (48 mm de plus que la 307) et un porte-à-faux arrière de 742 mm (+ 26 mm par rapport à la 307).

De même, pour répondre aux exigences du style et du comportement routier, **les voies ont été élargies** par rapport à celles de la 307 (exemple ici avec les pneumatiques 15") :

- 1,536 m pour la voie avant (+ 30 mm par comparaison à la 307 à pneu équivalent).
- 1,531 m pour la voie arrière (+16 mm par rapport à la 307).

Les roues de dimension généreuse, équipées de pneumatiques 195/65R15, 205/55R16, 215/55R16, 225/45R17 et même 225/40R18



(disponibles sur de nombreuses versions), participent également au style général de la 308 et à son efficacité routière.

Avec son architecture reconduite et optimisée, avec des voies plus larges et une hauteur diminuée de 12 mm, renforçant ainsi son style dynamique et racé, la 308 promet un comportement routier en adéquation avec l'image de la Marque.



L'aérodynamique particulièrement étudiée de la **308** permet des gains de consommation significatifs par rapport à la 307 ; les rejets de **CO<sub>2</sub>** dans l'atmosphère sont ainsi diminués.

## L'aérodynamique

Le style et les dimensions de cette nouvelle Peugeot déterminent directement une aérodynamique particulièrement efficace. Ainsi, sur ce plan, la 308 affiche-t-elle un net progrès par rapport à sa devancière ; son Cx exceptionnel de 0,29 est à comparer avec celui de berlines cinq portes concurrentes. La performance de cet indice de pénétration dans l'air et l'excellent SCx qui en découle (0,67), malgré un maître couple (S) de 2,3 m<sup>2</sup> dû à la hauteur et à la largeur de la voiture, traduisent les efforts réalisés en soufflerie sur la carrosserie du véhicule.

Au final, la résultante traduit des consommations de carburant maîtrisées pour un **coût d'utilisation contenu** et une **efficacité environnementale optimale**.

## Vie à bord

### La vie à bord de la 308 – Emotion et bien-être ...

**L'ARCHITECTURE SEMI-HAUTE DE LA 308, OFFRANT LIBERTÉ, ESPACE ET LUMINOSITÉ À L'INTÉRIEUR, PERMET DE PROPOSER À SES OCCUPANTS CONFORT ET QUALITÉ DE VIE À BORD.**

#### Entrer pour voir ...

Avec une surface vitrée de 3,60 m<sup>2</sup> en version cinq portes, inégalée dans son segment, la 308 offre à ses occupants une luminosité appréciée ; celle-ci devient véritablement exceptionnelle avec le toit panoramique en verre, dont la surface permet

aux passagers arrière de ne plus distinguer la limite postérieure.

**La surface vitrée totale est alors de 4,86 m<sup>2</sup>.**

La spectaculaire luminosité dispensée par le toit peut être atténuée, voire occultée, au moyen d'un rideau à deux volets coulissant électriquement avec fonction anti-pincement.

Sur certaines versions, des **pare-soleil** parfaitement intégrés aux frises des panneaux de portes arrière se déroulent contre les vitres et permettent d'abriter les passagers.



## Une organisation de l'habitacle propice à l'espace et au confort ...

### A l'intention des occupants ...

L'architecture semi-haute de la 308 permet une organisation de l'habitacle entièrement dédiée au bien-être des passagers avec un « mobilier » sur mesure.

L'élegante planche de bord, souple au toucher, très dégagée en corolle, propose tout ce qui est nécessaire à la conduite et au confort en refusant toute impression d'envahissement.

Latéralement, les panneaux de portes ergonomiques et raffinés, sont accueillants et invitent à l'appui du coude.

Les sièges avant au modèle contemporain expriment confort et maintien sans monopoliser l'espace intérieur. Leur armature spécifique ménage un espace dégagé pour les jambes et les pieds des passagers arrière.

La surélévation des sièges arrière se combine avec la compacité des sièges avant, pour présenter un effet « amphithéâtre » propice au confort visuel vers l'avant, ainsi qu'une amélioration de l'espace aux genoux.

A l'aise dans une voiture lumineuse et vaste, les passagers disposent d'un espace dont les dimensions parlent d'elles-mêmes :

- à l'avant, une largeur aux coudes de 1 464 mm (1 505 en trois portes) et une habitabilité verticale de 924 mm, des valeurs record dans cette catégorie ;
- à l'arrière, une largeur aux coudes de 1 471 mm (1 474 en trois portes) et une habitabilité verticale de 890 mm, des valeurs parmi les meilleures de la catégorie ;
- trois mètres sont disponibles entre la base du pare brise et le hayon arrière.

### .. et de leurs bagages ...

Les formes rectilignes et les aménagements astucieux du coffre à bagages présagent d'une exploitation facile et pratique du volume de **430 litres** d'eau (ou **348 dm<sup>3</sup> VDA**) sous tablette, ou de **442 l** en eau (**368 dm<sup>3</sup> VDA**) en haut des dossier dont :

- un grand **bac de rangement** en polystyrène cloisonné au dessus de la roue de secours temporaire de 17,27 l en eau / 5 dm<sup>3</sup> VDA (selon les pays) ;
- **un rangement ouvert côté droit, un autre fermé côté gauche** de 3,82 l / 0 dm<sup>3</sup> VDA.

La trappe à objets longs permet de prolonger cet espace jusque dans l'habitacle et la fonctionnalité des sièges arrière fractionnés 40/60 (dossier et assises) permet d'accroître le volume de coffre jusqu'à 1 398 l d'eau (1 201 dm<sup>3</sup> VDA).

Des **sangles** réglables et un **filet** (selon les versions) complètent la praticité du coffre. Ce filet peut être installé de différentes manières grâce à douze crochets de fixation dont quatre permettent de suspendre des sacs de provisions. Une sangle permet de soulever le tapis et de le maintenir levé pour conserver les mains libres, celle-ci s'amarre grâce à un 13<sup>e</sup> crochet rouge situé sur la tablette arrière.

### Pléthore de rangements ...

Témoignages de l'attention portée à la vie à bord des occupants, les espaces de rangement sont nombreux et astucieux atteignant un volume total de près de 42 l.



# 308



## Parmi ceux-ci :

- la boîte à gants d'une contenance supérieure à 10 l peut accueillir une bouteille d'eau de 1,5 l. Son couvercle, à ouverture/fermeture assistée, dispose de ses propres espaces de rangements dédiés. Elle est climatisée sur certaines versions équipées. Des prises de connexion pour appareils nomades audio ou vidéo (avec la télématique) sont fixées côté gauche, tandis que des logements spécifiques permettent de ranger deux cartouches de parfum d'ambiance ;
- en bout de console, après les empreintes pour deux gobelets, le couvercle de l'accoudoir central donne accès à un espace de rangement de 2,12 l permettant d'accueillir six CD et différents objets. Un ralentisseur à la fermeture témoigne du soin apporté à la finition ;
- la jonction entre la façade technique et la console détermine un espace avec tapis antibruit pour y déposer clefs et téléphone ;
- les bacs de portes avant et arrière offrent un volume total de près de 15 l pour conserver à portée de main, cartes, guides et objets divers. Les bacs des portes avant permettent d'accueillir, en position verticale, une bouteille d'eau de 1,5 l, ceux de l'arrière, une bouteille de 50 cl ;
- à l'extrémité arrière de la console, une « poubelle » à couvercle basculant attend papiers et... noyaux ;
- un range lunettes capitonné, à cinématique amortie, est fixé sur l'arc de pavillon en lieu et place de la poignée de maintien conducteur ;
- côté passager un crochet « porte-sac » rétractable est aménagé sur le flasque de planche de bord ;
- en l'absence de chargeur CD, un volume disponible d'un ISO peut accueillir différents objets.

Suivant les versions, d'autres rangements sont proposés :

- des tiroirs sous les sièges avant ;
- l'accoudoir central arrière prolonge la trappe à skis et recèle un rangement fermé, deux porte-gobelets, et deux empreintes pour stylos. Il est implanté au même niveau que les accoudoirs de portes, offrant ainsi aux passagers arrière un confort postural agréable.

## Une tablette arrière astucieuse

Sur certaines versions, la tablette arrière relevable classique est remplacée par une tablette incluant un rangement dont le volume de 8,75 l, fermé par un couvercle, peut contenir des objets, un parapluie ou une raquette.

Son couvercle astucieux dispose de deux poignées en vis-à-vis, qui rendent le contenu du rangement accessible depuis l'intérieur de la voiture ou depuis l'arrière, coffre ouvert.

Elle peut être rangée, comme la tablette classique, debout derrière les sièges arrière ou à plat au fond du coffre.

## Des sièges qui savent recevoir ...

Symboliques du confort, éléments de convivialité, les sièges de la 308 ont fait l'objet d'un maximum de créativité et d'attention.

Les passagers arrière remercieront les stylistes d'avoir réalisé **les dossier de siège** avant en pensant à eux... **Compacts, ils préservent l'espace et la visibilité vers l'avant.**

Elaborés à partir d'une nouvelle armature - **compacte pour maximiser l'espace** et rigide pour résister aux chocs les plus sévères et protéger ainsi les occupants - les sièges de la 308 sont accueillants et offrent confort et maintien. Leurs différentes confections originales et différencier suivant les niveaux, sont réalisées à



# 308



partir de mousses *in situ* favorables à la réussite de formes complexes. Habillés de cuir, ils bénéficient d'un maintien plus prononcé. Des nappes chauffantes sont également disponibles en option. Implantés légèrement plus bas que dans la 307 (- 15 mm), pour proposer une position de conduite plus « berline » que « monospace », ils offrent néanmoins une course verticale de 50 mm (+ 13 mm et - 37 mm) par rapport à la hauteur nominale, grâce à une rehausse active autorisant une multitude de hauteurs de conduite. Ils coulissent sur 230 mm pour le confort de tous les gabarits.

Autres nouveautés, les sièges avant peuvent bénéficier d'un réglage lombaire, et celui du conducteur (sur les versions cuirs) de réglages électriques suivant quatre axes, avec mémorisations.

Les sièges arrière sont fractionnables 40/60 et offrent une trappe à skis sur de nombreuses versions.

Leur cinématique pratique permet de les basculer et de les rabattre mais également de déposer les assises très aisément, afin de bénéficier d'une longueur maximale en cas de nécessité.

## Le lieu de toutes les attentions ...

DE NOMBREUSES « ATTENTIONS » DÉDIÉES AUX UTILISATEURS DE LA 308 POUR LEUR CONFORT ONT ÉTÉ DÉVELOPPÉES ET ÉQUIPENT CERTAINES VERSIONS.

### Pour mieux voir

- dès le déverrouillage de la télécommande, l'éclairage d'accueil (paramétrable), allume conjointement, l'habitacle et les codes pour éclairer le chemin jusqu'à la voiture. Dès l'ouverture de la porte, s'ajoute l'éclairage des seuils (sous la feuillure des portes) et des caves à pieds. Au verrouillage à la télécommande, les codes restent allumés pendant quelques secondes (temporisation paramétrable) ;
- l'éclairage d'ambiance (activable/désactivable par le menu de paramétrage) se compose d'un éclairage des caves à pieds de faible intensité, dont la lueur permet de retrouver un objet tombé, et d'une led d'ambiance dans la console de pavillon, dont le léger pinceau lumineux éclaire la console à la verticale. Les passagers arrière bénéficient, quant à eux, de liseuses latérales.

### Pour mieux respirer ...

L'aéraulique de la 308, très étudiée, participe au confort à bord grâce à une diffusion d'air exceptionnelle, émanant notamment de cinq aérateurs en façade, de rampes de chauffage sous la planche de bord à l'attention des pieds et de deux aérations à ailettes orientables pour les passagers arrière.

De plus, la 308 bénéficie d'un nouveau groupe de climatisation encore plus puissant décliné en deux niveaux : une climatisation manuelle et une climatisation automatique bi-zone ; cette dernière peut également fonctionner en mode mono-zone, avec une seule commande, lorsqu'on est seul à bord. Un filtre protège l'habitacle des poussières et pollens. Avec la climatisation bi-zone, des charbons actifs limitent en plus certaines odeurs d'hydrocarbure.

Sur certaines versions, un pare-brise athermal, des rideaux pare-soleil latéraux arrière ou encore le rideau électrique du toit panoramique apportent aux occupants un confort thermique encore accru.



# 308



## Pour choisir une atmosphère parfumée ...

Témoignage olfactif des égards de la 308 à ses occupants, le parfumeur d'ambiance dispense dans l'habitacle, avec l'intensité souhaitée, une senteur choisie parmi une gamme de six propositions : Spring flower, Exotic vanilla, Cocoon lodge, Wood sensation, Sweet air et Pure sensation (aux propriétés anti-tabac). Le choix de ces senteurs a été effectué dans le cadre du respect de la santé des occupants et de l'environnement. La cartouche refermable est implantée au milieu de l'aérateur central.

## Pour un niveau sonore propice au confort ...

Essentiel au confort, le traitement du niveau sonore a été pris en compte à tous les niveaux de la conception et a entraîné :

- la recherche de rigidité de la caisse, l'absence de bruits de formes, les processus de fixations du châssis sur la caisse pour traquer toute excitation, le nouveau calibrage des moteurs diesel pour atténuer encore les bruits de combustion ;
- le choix de joints double étanchéité, de joints de traversée de tablier, de vitres latérales d'une épaisseur proche de 4 mm, d'un pare-brise feuilleté acoustique ;
- un travail acharné sur la chasse aux bruits des ébénisteries ;
- des compléments favorables à l'étouffement des bruits potentiels, comme des plaquettes de raidissement à certains endroits et des ouates antibruit à d'autres.

Signe d'une recherche de confort acoustique feutré rarement proposé à ce niveau de gamme, la 308 dispose d'une option « **vitres latérales feuillettées** ».

## Une offre autoradio et télématique de qualité ...

Cette ambiance acoustique est bénéfique à l'écoute des différents équipements radio proposés sur la 308, dont la qualité de réception et de diffusion est particulièrement soignée. L'équipement intègre également deux antennes avec système diversity, six haut-parleurs fixés sur la structure même des panneaux de portes.

- **L'autoradio RD4** - Compatible avec la lecture de fichiers MP3, il comprend une prise auxiliaire RCA dans la boîte à gants pour y brancher des appareils audio nomades.
- **Le kit mains libres Bluetooth®** - Associé à l'autoradio, ce système permet de reconnaître un téléphone mobile Bluetooth présent dans la voiture, d'en capter les principales fonctionnalités et de les transférer sur la voiture. Le conducteur peut alors utiliser son téléphone portable sans le manipuler en bénéficiant notamment des haut-parleurs du véhicule.
- **Le système RT4** - Compagnon de voyage « 4 en 1 », cette nouvelle génération du système de télématique utilise un disque dur de 30 Go, une synthèse et une reconnaissance vocale et dispense les informations via un nouvel écran couleur 7" 16/9<sup>e</sup> **escamotable** dont le style graphique moderne offre une vue en perspective 3D.

Ce système se compose :

- d'un système de guidage GPS avec cartographie de l'Europe entière, offrant une vitesse de saisie d'adresse et un calcul d'itinéraire optimisés. Il donne accès aux informations trafic TMC enrichies par notre partenaire ViaMichelin (en France), en plus des informations trafic librement diffusées dans les autres pays européens ;
- d'un autoradio tri-tuner offrant des fonctions audio et multimédia de pointe dont la nouvelle et inédite fonction Juke-box permettant de



stocker sur le disque dur jusqu'à 180 h de musique au format MP3 ;

- d'un téléphone GSM intégré qui permet de communiquer en mains libres ;
- d'un accès à des services télématiques innovants comme l'appel d'urgence localisé, soit automatique (par le déploiement d'un élément pyrotechnique), soit manuel au moyen du bouton SOS, le service Peugeot assistance, ou la mise en relation avec le centre de contact client via le bouton « lion ».

Cet ensemble s'accompagne :

- de prises audio/vidéo auxiliaires dans la boîte à gants qui peuvent accueillir des appareils nomades (baladeur numérique, caméra, etc) ;
- d'un écran couleur escamotable.

Expression d'une certaine magie technologique, ce système RT4 est associé à un écran couleur escamotable de 7" 16/9<sup>e</sup> qui se déploie et accueille le conducteur dès la mise du contact. Sa cinématique soignée offre trois inclinaisons possibles et, au retrait de la clef de contact, l'ensemble s'escamote après avoir mémorisé le dernier angle d'inclinaison.

- Un chargeur 5 CD en façade.
- Un système hi-fi JBL® disponible avec les deux types d'autoradio. Il offre véritablement un son « sur mesure » et se compose d'un amplificateur numérique, de dix haut-parleurs répartis dans six emplacements ainsi que d'un caisson de basses dans la paroi droite du coffre.

## La technologie au service du conducteur – de son confort et de sa sécurité ...

Confortablement installé à son poste de conduite ergonomique particulièrement étudié -volant réglable en hauteur et en profondeur, siège à réglages multiples, manuels ou électriques selon les versions- le conducteur d'une 308 dispose d'un ensemble de technologies et d'aides à la conduite aptes à lui procurer confort et plaisir de conduire :

- les grands rétroviseurs extérieurs qui assurent une meilleure sécurité de rétrovision et encore plus de confort lors de manœuvres ;
- les essuie-vitres « papillon » à balais plats déplient leur excellente efficacité sur une très grande surface ;
- dans l'axe de vision, le combiné à quatre cadrans cerclés de chrome peut accueillir, entre le tachymètre et le compte tours, une matrice de points qui dispense des informations ;

- (l'ordinateur de bord, les pictogrammes d'alertes, les indications du régulateur ou du limiteur de vitesse ou le rappel des consignes du GPS le cas échéant) ;

- de nouvelles fonctions telles que le clignotant impulsionnel qui ne s'allumera que trois fois - pratique sur l'autoroute - ou encore le voyant de niveau minimum du liquide de lave-glace.

**Suivant les versions, le conducteur peut disposer :**

- d'un limiteur de vitesse variable couplé au régulateur ;
- d'un détecteur de sous-gonflage à détection directe localisant la roue avec deux niveaux d'alerte – sous-gonflage et crevaison ;
- d'un **système d'alerte de franchissement involontaire de ligne (AFIL)** ;



# 308



Ce système détecte tout changement de voie non intentionnel sur route et voie rapide, dès lors que la voiture atteint 80 km/h et que les voies sont délimitées (ligne continue ou discontinue quelle que soit sa couleur).

Lorsque le marquage au sol est franchi sans action du clignotant, les six capteurs du système AFIL implantés derrière le bouclier avant détectent l'anomalie et donnent l'ordre au calculateur de prévenir le conducteur. Un vibreur, situé dans l'assise du siège, s'active alors du côté du franchissement et contribue à rétablir la vigilance du conducteur ;

- **de projecteurs à surface complexe bi-Xénon directionnels.**

Ces projecteurs offrent une lumière blanc-bleuté proche de celle du jour et permettent de tripler le flux d'une lampe standard, améliorant ainsi la conduite de nuit.

Réglementairement, ces projecteurs au Xénon sont associés à un correcteur de site dynamique et à des lave-projecteurs.

Leur module elliptique comprend un occulteur dynamique qui permet au module d'assurer les fonctions code et route. Un projecteur additionnel à surface complexe permet d'ajouter encore du flux pour améliorer la portée en route. Ils sont munis d'une fonction directionnelle des feux de croisement qui améliore la vision sur route sinuose. Asservis à une vitesse

du véhicule comprise entre 5 et 160 km/h pour s'adapter aux différentes conditions d'utilisation, les projecteurs peuvent pivoter à une vitesse de 15° par seconde sur un angle maximum de 22° (15° sur l'extérieur et 7° sur l'intérieur). Cette fonction procure la sensation agréable que le système anticipe le prochain virage pour rendre ainsi la conduite de nuit plus confortable et plus sûre ;

- d'une aide au parking arrière ou **avant / arrière**. Aide précieuse pour les manœuvres de parking et la sécurité des personnes, l'aide au parking dispense, via le haut parleur le plus proche de l'obstacle, des sons plus ou moins rapides.

Le système s'active au passage de la marche arrière et à une vitesse inférieure à 10 km/h pour l'aide au parking avant, à condition qu'un arrêt de plus de trois secondes soit observé.

En présence de l'écran multifonction couleur, les distances restantes sont matérialisées par des zones de couleur ;

- d'un certain nombre d'autres fonctions comme l'indexation des rétroviseurs à la marche arrière, le rabattement et le déploiement automatique des rétroviseurs, l'allumage automatique des projecteurs, l'essuie vitre automatique à capteur de pluie (associé au pare-brise athermique), le rétroviseur intérieur électro chrome anti-éblouissement...



## Sécurité

### Un très haut niveau de sécurité, primaire, secondaire et tertiaire

Comme chaque nouveau véhicule de la Marque, la sécurité est une dimension structurante pour un projet. Elle entre donc en ligne dès l'origine de la conception. La 308 bénéficie ainsi de toute l'expérience du Groupe en la matière et des dernières avancées technologiques permettant une sécurité de premier ordre à tous les niveaux. En sécurité **primaire** : l'excellente rigidité de la structure, l'ensemble des liaisons au sol (un savoir-faire historique de Peugeot) et les aides électroniques, confèrent à la 308 un comportement routier référent dans sa catégorie.

En sécurité **secondaire** : la structure de caisse est très largement dimensionnée pour répondre aux chocs les plus sévères, comme ceux en vigueur avec l'EuroNCAP. La maîtrise des déformations de cette structure et les protections rapprochées (airbags, ceintures, sièges) permettent à la 308 de viser les **cinq étoiles** au test de protection des adultes occupant le véhicule.

En sécurité **tertiaire**, la Marque continue d'ouvrir la voie grâce au service Peugeot Urgence, inclue avec le système télématique RT4 qui peut équiper la 308. Ce dispositif, lancé en 2003, a prouvé son efficacité en sauvant des vies. Il est aujourd'hui accessible dans de nombreux pays d'Europe.

#### Une structure optimisée

La 308 est structurellement étudiée pour dissiper l'énergie d'un choc de façon programmée. Elle reprend, en fondamentaux, la conception issue de la 307 tout en intégrant un certain nombre d'améliorations, comme une **trois voie d'efforts**, pour atteindre des objectifs de sécurité plus élevés tout en prenant en compte la compatibilité

du véhicule avec de nouvelles prestations, comme le **toit panoramique en verre**.

Ainsi, le **but** est-il de **protéger au maximum l'habitacle** (et ses occupants), de limiter les conséquences lors d'un **choc** avec un **piéton** et de **faciliter la réparabilité** ; ce qui a évidemment une incidence directe sur les coûts d'assurance de la voiture pour son utilisateur.

#### Choc frontal

Si le principe de la structure monocoque en acier de la 307 est reconduit dans ses grandes lignes, le bloc avant est entièrement repensé avec :

- l'adjonction d'une nouvelle voie inférieure de transmission d'effort. Cette **voie basse** vient dédoubler, par l'adoption de deux prolonges rajoutées sur le berceau, la classique voie haute constituée par des brancards, un principe issu de la technologie 407 ;
- la conception d'une **troisième voie**, constituée par des renforts situés au dessus des passages de roues avant, dans le prolongement des montants de baies et des raidisseurs de frises de portes, des éléments qui vont permettre l'absorption du choc ;
- une rigidification accrue de la traverse latérale de tablier et des pieds avant.

Ainsi, en cas de choc frontal, la répartition d'énergie se fait de 3/5<sup>e</sup> par la voie principale, de 1/5<sup>e</sup> par la voie basse et de 1/5<sup>e</sup> par la troisième voie. Cette **trois voie d'efforts** va ensuite décrire une stratégie d'absorption déterminant l'empilement des efforts pour les transmettre, par des « chemins » pré-établis, vers des zones



# 308



conçues pour résister : le tablier, le soubassement et les côtés de caisse. Ceci permet de constituer, autour de l'habitacle, une **cellule de protection des occupants**.

En outre, la colonne de direction de la 308 est collapsable : lors d'un choc, elle se rétractera en un point précis pour protéger le conducteur.

Un repose-pied « actif » assure la conservation de l'angle du pied du conducteur, ce qui limite les risques de lésions au niveau de la cheville.

Enfin, l'objectif permanent d'élévation du niveau de sécurité tout en maîtrisant son impact sur la **masse du véhicule** a conduit à une utilisation importante de **matériaux plus légers** que l'acier ordinaire. Ainsi, l'utilisation de tôles THLE (tôle à Très Haute Limite Elastique) et UHLE (tôle à Ultra Haute Limite Elastique) compte-elle pour **11 % du poids** de la caisse ferrée (contre 6 % sur la 307). Dans cet esprit, le capot moteur, la voie basse et les renforts de portes sont en aluminium tandis que les ailes, et de nombreux autres éléments de carrosserie, sont en matériau composite.

## Choc latéral

Pour protéger au mieux les occupants lors d'un choc latéral, le montant central a été particulièrement renforcé sur la 308 grâce à l'adoption d'une technique dite « multi-couche ». Le pied-milieu est en effet constitué de trois épaisseurs de tôle, dont deux d'entre-elles sont de type « THLE ». Ce pied est également particulièrement renforcé à sa base, comme en témoigne sa forme, au niveau du seuil, clairement visible lors de l'ouverture des portes avant.

Toutes les portes participent d'ailleurs efficacement à la rigidification globale de la voiture en créant un solide entretoisement entre les pieds avant, milieu et le passage de roue arrière. Elles sont constituées de renforts latéraux en aluminium et de raidisseurs de frise de portes. Des paddings complètent ce dispositif pour contribuer à absorber l'énergie.

De même, les côtés de caisse sont entièrement caissonnés et de nombreuses traverses entretoisant les longerons extérieurs participent à la rigidité du véhicule.

## Choc arrière

Au niveau du seuil de coffre, une poutre en alliage d'aluminium a été intégrée pour absorber les chocs, en diminuer les conséquences sur la caisse et assurer ainsi un bon niveau de réparabilité. Le style arrière prend en compte cet élément structurel dans le dessin du volet de coffre, de ses feux arrière et de son généreux bouclier.

## Des moyens de retenue performants

En complément des performances de la structure en termes de résistance aux chocs, une panoplie d'éléments de protection « proches » sont développés afin de retenir et respecter le corps :

- neuf airbags sont disponibles pour protéger les occupants :
  - deux airbags frontaux adaptatifs ;
  - un airbag de colonne de direction pour la protection des membres inférieurs ;
  - deux airbags latéraux qui protègent le thorax des passagers avant ;



- deux airbags rideaux pour la tête des passagers avant et arrière ;
- deux airbags latéraux qui protègent le thorax des passagers arrière, sont implantés dans l'ébénisterie latérale de la version 5 portes ;
- cinq ceintures de sécurité à trois points d'ancrage et alertes sonores de bouclage ou de débouclage, doublées visuellement par des pictogrammes sur un tableau lumineux (celui-ci intègre également les pictogrammes indiquant les déconnexions des airbags en présence de sièges enfants) :
- aux places avant, les ceintures disposent de prétensionneurs pyrotechniques et limiteurs d'effort à tarage bas ;
- aux places arrière, des limiteurs d'effort équipent les ceintures latérales ;
- des appuie-tête avant et arrière ; la forme « portefeuille » des appuie-tête avant améliore le contact avec la tête en cas de choc ;
- un système d'anti sous-marinage arrière, très performant grâce au carter inférieur d'assise en tôle « bombée ». Deux ergots sont ménagés sur le plancher, qui permettent de retenir l'assise en cas de choc et de la maintenir solidaire du plancher.

Une attention toute particulière a été portée à la **sécurité des enfants** : la 308 est, en effet, conçue avec **trois emplacements Isofix** pour

accueillir un siège enfant éponyme - un à l'avant et à deux aux places latérales arrière. A noter que la 308 peut disposer d'une sécurité enfant électrique qui condamne aisément et en toute sécurité les portes arrière, conjointement aux vitres électriques arrière.

## Sécurité tertiaire : un temps d'avance

Le système télématique RT4, disponible en option, permet en plus de ses fonctions audio, téléphone et navigation, l'accès à un service d'assistance et au service Peugeot Urgence. Ce service d'appel d'urgence qui localise précisément la voiture est proposé gratuitement, sans limite de durée. Il est proposé à ce jour en France, Allemagne, Espagne, Italie, Belgique et au Luxembourg. Il permet une mise en relation avec un professionnel parlant la langue d'origine du client. Ce service peut être sollicité manuellement ou automatiquement (en cas de déclenchement d'éléments pyrotechniques), ce qui permet l'intervention rapide des secours.

Depuis son lancement en 2003, Peugeot Urgence a déjà secouru plus de 1 200 utilisateurs.

Ce système d'appel d'urgence est d'ailleurs certifié conforme aux exigences de la sécurité civile française ; il est agréé par la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile (DDSC), dépendant du ministère de l'Intérieur français.



## Moteur

### Une gamme de moteurs modernes, performants, économiques et respectueux de l'environnement

Dès ses premières semaines de commercialisation, la 308 offrira un choix conséquent de dix groupes motopropulseurs pour répondre au maximum aux besoins des différentes clientèles qui composent le segment.

Côté essence, la 308 sera équipée de la toute nouvelle offre de moteurs conçus et développés en coopération entre PSA Peugeot Citroën et BMW Group : les moteurs 1.4  $\ell$  et 1.6  $\ell$  VTi ainsi que le bloc 1.6  $\ell$  THP dans sa version 110 kW ( $\approx 150$  ch). Ils bénéficient tous les trois d'un contenu technologique particulièrement innovant, voire totalement inédit à ce niveau de cylindrée. Côté diesel HDi, la 308 est motorisée par les récents 1.6  $\ell$  66 et 80 kW ( $\approx 90$  et 110 ch) et le 2.0 HDi de 100 kW ( $\approx 136$  ch), reconnus autant pour leur agrément, leurs performances que pour leur coût d'utilisation maîtrisé. Un filtre à particules additifé équipe en série les deux moteurs de 80 et 100 kW.

Tous ces moteurs quatre cylindres bénéficient des technologies les plus évoluées dans leur catégorie. Ils sont ainsi tous coiffés d'une culasse dotée de 2 arbres à cames en tête et de 16 soupapes.



La 308 affiche, pour la plupart de ses versions, des consommations et donc des émissions de CO<sub>2</sub> en amélioration par rapport à la 307 grâce, notamment, à sa nouvelle gamme de moteurs essence, à son aérodynamique, ou encore à ses pneumatiques Michelin Energy Saver qui équipent les modèles 1.6  $\ell$  HDi 90 et 110 ch.

#### Moteurs Essence

##### 1.6 $\ell$ THP : 110 kW ( $\approx 150$ ch) – EP6DT (\*)

Le 1.6  $\ell$  THP (pour « Turbo High Pressure »), d'une cylindrée de 1 598 cm<sup>3</sup>, vient servir le châssis de la 308 en lui apportant une grande souplesse d'utilisation par son couple maximal de 240 Nm disponible dès 1 400 tr/mn lui assurant un remarquable brio à bas régime et sa puissance de 110 kW à 5 800 tr/mn (103 kW à 6 000 tr/mn dans sa proposition boîte automatique).

Son innovant **turbocompresseur** de type Twin-Sscroll combine de façon optimale les gaz d'échappement pour assurer une poussée maximale sur la turbine, tandis que son système **d'injection directe d'essence** à haute pression améliore la combustion et le rendement global du moteur.

Cet ensemble participe, sur la 308, à une **remarquable synthèse entre performances et consommations**. Il ne lui faut, par exemple, que 8,8 s pour passer de 0 à 100 km/h conducteur seul à bord et les reprises sont éloquentes : 7,8 s sur l'avant dernier rapport pour passer de 80 à 120 km/h, le tout en affichant une consommation d'essence de 7,1  $\ell$  /100 km en cycle mixte.

##### 1.6 $\ell$ VTi : 88 kW ( $\approx 120$ ch) – EP6 (\*)

Le 1.6  $\ell$  VTi (Variable Valve Lift and Timing injection) est un moteur atmosphérique à injection indirecte disposant d'une puissance maximale de 88 kW ( $\approx 120$  ch) à 6 000 tr/mn et d'un couple maximum de 160 Nm à 4 250 tr/mn. Ce couple est disponible de façon très homogène puisque, dès les bas régimes (2 000 tr/mn), il atteint



# 308



déjà 140 Nm, soit 88 % du couple maximum, assurant ainsi une large plage d'utilisation.

Le contenu technologique de ce moteur, très différent du 1.6 THP dont il reprend tout de même un grand nombre d'éléments communs, constitue une véritable première à ce niveau de cylindrée. Outre son système de distribution à calage variable en continu (VVT) sur les arbres



Les deux moteurs VTi sont équipés d'un **VVT** (Variable Valve Timing ou déphaseur continûment variable) **sur chaque arbre à cames et de la technologie de levée variable des soupapes d'admission** issue du concept **VALVETRONIC** du BMW Group. Ces technologies permettent, avec un moteur atmosphérique à injection indirecte, d'afficher des **consommations contenues**.

à cames d'admission et d'échappement, un système de levée variable des soupapes d'admission permet de régler graduellement leur course maximale en fonction de la sollicitation de la pédale d'accélérateur. L'association de ces **deux VVT** combinés au **système de levée variable des soupapes d'admission** permet au final d'**améliorer le rendement thermodynamique** d'un moteur essence, en abaissant significativement ses consommations (surtout dans les phases de charge partielle), donc les émissions de CO<sub>2</sub>, et en garantissant une réponse plus spontanée pour une plus grande souplesse du moteur.

Ce moteur offre ainsi à la 308 un dynamisme appréciable tout en préservant une consommation, de seulement 6,7 l au 100 km en cycle mixte (soit plus de 10 % de gain par rapport à une 307 doté de l'ancien 1.6 110 ch).



Le **filtre à particules** (FAP), introduit en série pour la première fois au monde à partir de 2000 sur la 607, **retient les particules de suie puis les brûle** suivant un processus exclusif à l'additif Eolys. L'échange du filtre s'effectue lors de l'opération d'entretien des 180 000 km.

## 1.4 VTi : 70 kW (~ 95 ch) – EP3

Dernier né de la toute récente famille des moteurs « EP », ce moteur de 1 398 cm<sup>3</sup> développe une puissance de 70 kW à 6 000 tr/mn et un couple de 136 Nm à 4 000 tr/mn. Ces performances sont particulièrement exploitables puisque 86 % de ce couple maximum, c'est-à-dire 117 Nm, est disponible dès 2 000 tr/mn.

Hormis la plus faible cylindrée induite par une course plus faible, ce moteur reprend tous les éléments technologiques mis en œuvre sur le 1.6 VTi, comme les deux VVT et le système de levée variable des soupapes d'admission. Ceci constitue une prouesse technologique sur un petit bloc de 1.4 l ; ce dernier permet à la 308 d'entrée de gamme d'assurer un excellent compromis entre l'agrément et la consommation.

## Moteurs diesel HDi

**2.0 HDi FAP : 100 kW (~ 136 ch) – DW10BTED4 (\*)**  
D'une cylindrée de 1 997 cm<sup>3</sup>, le « DW10B » développe une puissance maximale de 100 kW à 4 000 tr/mn ainsi qu'un couple maximum généreux de 320 Nm à 2 000 tr/mn.

Ce couple peut même atteindre 340 Nm grâce à la fonction « overboost » activée lors d'une forte sollicitation de l'accélérateur, qui permet, par exemple, de dépasser en toute sécurité.

Pour obtenir ces performances de premier ordre, ce moteur comprend un turbocompresseur à géométrie variable, une pompe haute pression pilotée électroniquement (permettant une pression maximale de 1 650 bar dans la rampe commune selon la charge demandée) ou encore des injecteurs piézo-électriques à six trous qui pulvérissent finement le carburant dans la chambre de combustion (ce qui autorise un dosage optimal, en quantité comme en durée).

Ce moteur procure à la 308 un dynamisme qui souligne son comportement routier. Elle abat ainsi, conducteur seul à bord, le 0 à 100 km/h en 10,1 s et permet une reprise de 80 à 120 km/h en 8,4 s en 5<sup>e</sup> pour une consommation contenue à 5,5 l / 100 km en cycle mixte.



# 308



## 1.6 HDi FAP : 80 kW (~ 110 ch) – DV6TED4 (\*)

Délivrant une puissance maximale de 80 kW à 4 000 tr/mn, ce bloc HDi de 1 560 cm<sup>3</sup> équipé du filtre à particules se caractérise par un brio et une



Par sa conception même, le **diesel** est le moteur qui dégage le **meilleur rendement thermodynamique**. De plus, grâce à l'injection à très haute pression du système « **Common rail** », la combustion est plus homogène et très complète. On obtient ainsi un meilleur rendement qui, tout en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> à la source, permet de passer sans difficulté les normes d'émission.



Le groupe PSA Peugeot Citroën développe depuis quelques années avec les moteurs diesel HDi, et récemment avec le moteur essence THP, une **stratégie de « downsizing »**. Celle-ci vise à diminuer les cylindrées pour **réduire les consommations** des véhicules tout en préservant les prestations dynamiques.



La 308 1.6 HDi de 66 kW (~ 90 ch) affichera des émissions de CO<sub>2</sub> particulièrement basses dans cette catégorie : **120 g/km** maximum. Rappelons que le groupe PSA Peugeot Citroën est **le leader européen des véhicules basses consommation** avec une pénétration, en 2006, de 38 % du marché des véhicules rejetant moins de 120 g/ de CO<sub>2</sub> par km.

souplesse remarquables avec un couple maximal de 240 Nm dès 1 750 tr/mn.

Ces caractéristiques sont atteintes grâce à des technologies telles que son turbocompresseur à géométrie variable et son système d'injection directe à haute pression (jusqu'à 1 600 bar). Ce couple maximal peut encore être momentanément augmenté à 260 Nm grâce à la fonction « overboost ».

Ce moteur, qui constituera véritablement le « cœur de gamme diesel » de la 308, offre ainsi un excellent compromis entre performances et coût d'utilisation (4,7 / consommé pour 100 km en cycle mixte soit 0,2 / de moins qu'une 307 à moteur équivalent).

## 1.6 HDi : 66 kW (~ 90 ch) – DV6ATED4

Ce 1.6 HDi affiche une puissance maximale de 66 kW à 4 000 tr/mn, pour un couple maximal de 215 Nm dès les bas régimes, à 1 750 tr/mn.

Dérivé du bloc 1.6 / de 110 ch, il est équipé d'un turbocompresseur à géométrie fixe et utilise la même technologie d'injection directe.

Cette entrée de gamme diesel assurera un excellent confort d'utilisation au quotidien à son propriétaire qui bénéficiera d'une consommation particulièrement économique sur le segment, avec 4,5 / 100 km en cycle mixte soit seulement 120 g/CO<sub>2</sub> maximum (homologation en cours).

## Transmissions

### Boîte manuelle (\*)

Cinq des six moteurs de la gamme 308 sont accouplés à une boîte de vitesses mécanique de type « BE » à cinq rapports, adaptée aux spécificités de chacun d'entre eux.

Le 2.0 HDi FAP est quand à lui proposé avec une boîte six vitesses de type « ML6C ».

### Boîte automatique à commande séquentielle « Tiptronic system Porsche »

Deux types de boîtes de vitesses automatiques à commande séquentielle « Tiptronic system Porsche » sont disponibles sur la 308. Ces transmissions séduiront une clientèle particulièrement adepte de confort et de facilité d'utilisation, tout en autorisant une conduite plus active en mode séquentiel.



# 308



Une boîte de vitesses automatique à quatre rapports de type « **AL4** » est ainsi proposée sur les motorisations essence **1.6 / VTi de 88 kW et 1.6 THP de 110 kW**. Les lois de commande de cette boîte ont été calibrées pour optimiser la consommation et proposer le meilleur compromis possible entre consommation et brio.

Sur le **2.0 / HDi FAP**, la boîte « **AM6** », apparue sur les motorisations V6 essence et HDi de la 607 et de la 407, vient couronner l'offre diesel de la 308. Dynamique et réactive, s'adaptant au style de conduite de l'utilisateur, cette transmission six vitesses permet d'exploiter pleinement les caractéristiques de ce moteur.



En mode automatisé, la boîte manuelle pilotée permet, grâce à sa gestion électronique optimisant le moment du passage des vitesses, un gain de consommation par rapport à une boîte manuelle classique.

## Boîte manuelle pilotée à six vitesses (BMP6\*\*)

La boîte de vitesses à commande mécanique pilotée de type « **MCP** » constitue une **toute nouvelle offre** au sein de la gamme Peugeot. Associée au 1.6 / HDi FAP de 80 kW ( $\approx$  110 ch), cette boîte manuelle pilotée à six vitesses, permettant la suppression de la pédale d'embrayage, constitue une véritable alternative aux boîtes classiques grâce notamment à son surcoût mesuré par rapport à la boîte manuelle connue. Réactive, elle séduira les aficionados du changement de rapport, qui agiront soit sur le levier de vitesses soit sur les palettes situées derrière le volant. Intelligente, elle répondra aux attentes des adeptes d'une conduite sans stress en passant elle-même les vitesses, le conducteur pouvant « reprendre la main » à tout instant.

(\*) A noter, les motorisations et les transmissions identifiées d'un astérisque sont celles qui seront immédiatement disponibles, les autres propositions étant commercialisées, ensemble, quelques semaines plus tard seulement (leurs caractéristiques, en cours d'homologation, seront communiquées ultérieurement).

(\*\*) 2008

GENERALITES	ESSENCE	
	1.6 I VTi EP6	1.6 I THP EP6DT
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 598	1 598
P. max. en kW (ou ch) / régime (tr/mn)	88 (120) / 6 000	110 (150) / 5 800
C. max. (Nm) / régime (tr/mn)	160 / 4 250	240 / 1 400
Puissance Administrative	7	9
Boîte de vitesses	BE4/5N - 5 manuelle	BE4/5N - 5 manuelle
Pneumatiques	195/65R15 - 205/55R16 - 225/45R17 - 225/40R18	205/55R16 - 225/45R17 - 225/40R18
PERFORMANCES (conducteur seul / 1/2 charge utile)		
Accélérations :		
0 à 100 m (s)	32,2 / 33,5	29,8 / 30,8
0 à 100 km/h (s)	10,8 / 12,2	8,8 / 9,7
Reprises :		
80 à 120 km/h sur l'avant dernier rapport (s)	10,9 / 12,4	7,8 / 8,7
80 à 120 km/h sur le dernier rapport (s)	15,8 / 18,1	10,5 / 11,9
Vitesse maximale (km/h) :	195	213
CONSOMMATIONS (/100 km)		
• ECE (consommation urbaine)	9,3	9,8
• EUDEC (consommation extra urbaine)	5,2	5,6
• MIXTE	6,7	7,1
• CO <sub>2</sub> (g/km)	159	167
Capacité du réservoir (l)	60	
DIMENSIONS (m)		
Longueur hors tout	4,276	
Largeur caisse sur baguettes / avec rétroviseurs repliés / dépliés	1,815 / 1,879 / 2,038	
Hauteur en ordre de marche - avec les pleins	1,498	
Empattement	2,608	
Porte-à-faux AV / AR	0,926 / 0,742	
Voie AV / AR	15" : 1,536 / 1,531 ; 16"et 17" : 1,526 / 1,521; 18" : 1,522 / 1,517	
POIDS (kg)		
Masse à vide - avec les pleins - 3p / 5p	1 277 / 1 287	1 314 / 1 327
AÉRODYNAMIQUE		
SCx surface de traînée (m <sup>2</sup> )	0,68	0,70

(\*) Avec overboost

DIESEL	
1.6 I HDi FAP DV6TED4	2.0 I HDi FAP DW10B
1 560	1 997
80 (110) / 4 000	100 (136) / 4 000
240 - 260* / 1 750	320 - 340* / 2 000
6	8
BE4/5L - 5 manuelle	ML6CL - 6 manuelle
195/65R15 - 205/55R16 - 225/45R17 - 225/40R18	205/55R16 - 225/45R17 - 225/40R18
32,7 / 33,8	31,6 / 32,5
11,3 / 12,5	10,1 / 11,0
8,8 / 10,1	8,4 / 9,5
11,1 / 12,8	12,0 / 13,4
190	205
6,0	7,2
3,9	4,5
4,7	5,5
125	146
60	
4,276	
1,815 / 1,879 / 2,038	
1,498	
2,608	
0,926 / 0,742	
15" : 1,536 / 1,531 ; 16"et 17" : 1,526 / 1,521; 18" : 1,522 / 1,517	
1 312 / 1 322	
1 408 / 1 421	
0,68	
0,69	



# 308

## Liaisons au sol

### Le savoir-faire Peugeot

#### Suspensions

Le comportement routier, qui impacte directement la notion de plaisir de conduite telle que la conçoit Peugeot, mais également la sécurité active, sont au cœur de la conception de tous les véhicules de la gamme. Dans ce domaine, l'objectif pour la 308 étant de faire référence, tous les éléments lui étant liés ont fait l'objet d'une attention extrême.

Structurellement la 308 bénéficie d'une **excellente rigidité torsionnelle** de 0,73 mrd sous un couple de 100 daNm (un gain de 10% par rapport à 307) permettant une exploitation optimale de ses trains roulants.

Basée sur la même plateforme que sa devancière, la 308 reprend logiquement à son bénéfice les liaisons au sol ayant contribué aux qualités reconnues de la 307.

Ainsi, le train avant est-il de type pseudo Mc Pherson inversé avec une barre anti-dévers découpée, dont la technologie permet une tenue rigoureuse du guidage et un bon niveau de filtrage.

Le train arrière, composé d'une traverse déformable, de deux bras et d'une barre anti-dévers intégrée, permet un encombrement limité et une rigidité importante, gage d'une bonne maîtrise des vibrations et d'une bonne tenue de caisse.

Conçus et réalisés par Peugeot pour permettre une grande finesse de mise au point, les amortisseurs

hydrauliques à clapets pressurisés à trois bars de la 308 participent activement à la synthèse entre confort et tenue de route.

Sur la 308, la liaison entre les brancards et le berceau est redéfinie afin d'améliorer la rigidité transversale du train avant.

L'élargissement des voies avant et arrière, de même que la largeur généreuse des pneus et des jantes (1/2 pouce de plus par rapport à la 307), ont une incidence positive directe sur la tenue de caisse, la précision et la stabilité de la voiture, aussi bien en ligne droite qu'en situation de lever de pied ou de freinage en courbe. De même, l'angle du train avant qui évolue avec un contre-carrossage de -0,3, joue en faveur de la précision et de l'incisivité de la voiture.

Le centre d'inertie de la 308, abaissé de 5 mm par rapport à la 307, contribue également au comportement de la 308.

#### Direction

Précise et assurant une bonne remontée d'information, la direction de la 307, de type pignon-crémaillère, est reconduite sur la 308. Son assistance variable est pilotée par un groupe électro-pompe (GEP) hydraulique dont l'assistance varie en fonction de la vitesse de la voiture, de la vitesse de rotation du volant et de la température d'huile de la direction. Ceci permet une adaptation permanente de l'effort à fournir. Une nouveauté à ce niveau : deux types de GEP sont déclinés au sein de la gamme 308. Ceci



la direction électro-hydraulique participe à l'efficacité environnementale de la 308. Elle optimise la consommation de carburant par rapport à une classique direction hydraulique entraînée par le moteur.



permet un paramétrage particulièrement optimal en fonction de la motorisation et donc la masse du véhicule, pour un meilleur agrément de direction et une bonne maniabilité lors des manœuvres. La 308 2.0 HDi FAP dispose ainsi d'un GEP d'une puissance de 650 Watts tandis que celui des autres moteurs offre une puissance de 575 Watts.

### Roues : les pneumatiques Michelin Energy Saver

Lors du développement du projet T7, Peugeot a intégré Michelin dans son programme d'innovations. L'objectif consistait à réduire significativement la résistance au roulement du pneumatique, sans impact sur son haut niveau de performance en termes d'adhérence et de sécurité tout en assurant une longévité kilométrique au meilleur niveau du marché.

Ce travail a abouti au développement d'un pneumatique de haute technologie pour la 308, lequel appartient à la toute nouvelle gamme **Michelin Energy Saver**.



La technologie employée, pour la première fois au monde, dans le pneumatique **Michelin Energy Saver** qui équipe la Peugeot 308, participe à l'efficacité environnementale du véhicule. Cette technologie permet d'économiser près de 0.2 / de carburant aux 100 km en cycle mixte, soit une réduction de 4 g de CO<sub>2</sub> au km\*. Ceci correspond à environ une tonne de CO<sub>2</sub> en moins rejetée durant la vie d'un véhicule.

\*Test ISO réalisé par le TÜV SÜD Automotive en 2005 sur la dimension 195/65R15. Donnée intégrant six manufacturiers de première ligne, achetés sur le marché.

Ce pneumatique permet, en optimisant la résistance au roulement de 20 %, de diminuer la quantité d'énergie nécessaire à la traction du véhicule, et d'obtenir ainsi une réduction de la consommation de carburant par rapport à la moyenne marché d'un pneu classique.

Il sera monté, en 15 et 16", sur les 308 1.6 HDi 66 et 80 kW (~ 90 et 110 ch).

### Freinage

A l'avant, le freinage est assuré par des disques ventilés largement dimensionnés de 283 mm de diamètre et 26 mm d'épaisseur, et de 302 x 26 mm pour la 308 2.0 HDi FAP. Les étriers de freins avant ont un diamètre de piston porté à 57 mm pour permettre un bon niveau de « mordant », de dosabilité et d'endurance. L'arrière est équipé de deux disques de 249 x 9 mm.

Le véhicule est équipé en série d'un système ABS, d'une répartition électronique de freinage (REF), et d'une aide au freinage d'urgence (AFU). L'allumage automatique des feux de détresse en cas de forte décélération complète ce dispositif. L'ESP, en série ou en option selon les versions, rajoute à ces mêmes fonctions, un anti patinage (ASR) et un contrôle de stabilité (CDS). Il peut être déconnecté, pour s'assurer d'une certaine motricité dans des situations délicates et se reconnecte automatiquement au dessus de 50 km/h.



## Gamme

Feline

Premium pack

Premium

Confort pack

Confort

## Les couleurs extérieures et les habillages intérieurs

### Teintes de caisse

Douze nuances composent la palette de teintes de la 308, dont cinq nouvelles couleurs par rapport

à la 307 : Noir Perla Nera, Bleu Tauranga, Jaune lacerta, Gris thorium, Gris shark.

### Les ambiances et les habillages extérieurs

#### L'entrée de gamme (Confort et Confort pack)

##### Ambiance monoton noir

- Planche de bord noire.
- Décors de planche noirs et peinture « warm silver » sur les portes.
- Tissu chaîne et trame « Sibayak » avec accompagnement bi-ton « Tramontane ».

#### Milieu de gamme (Premium/Premium pack)

Trois propositions d'ambiances :

##### Ambiance noire : l'incontournable

- Planche de bord noire, habillage des sièges tri-matière.
- Décors complets “warm silver”.
- Tissu chaîne et trame Starting noir, accompagnement chaîne et trame uni et maille « hors piste » noire.



#### Ambiance grège : un parti pris clair gris/beige

- Planche de bord grège en partie supérieure et inférieure, habillage des sièges tri-matière.
- Décors complets "warm silver".
- Tissu maille « Irazu grège », accompagnement en chaîne et trame grège, maille « apollo grège ».

#### Ambiance bi-ton grège/criollo (brun chocolat) - un contraste raffiné et original

- Planche de bord criollo en partie supérieure et grège en partie inférieure.
- Décors complets "warm silver".
- Tissu chaîne et trame « Kawana », accompagnement chaîne et trame criollo.

### Haut de gamme (Féline)

#### Deux propositions d'ambiances en cuir/tissu :

##### Ambiance noire

- Planche de bord noire.
- Décors film brossé.
- Tissu maille « payerne gris baryton », accompagnement cuir noir.

##### Ambiance criollo

- Planche de bord criollo (brun chocolat) en partie supérieure et grège en partie inférieure.
- Décors film brossé.
- Tissu maille « Payerne gris mystère », accompagnement cuir criollo.

#### Deux options : Cuir et Cuir intégral

- Cuir simple :
  - Noir avec planche de bord noire.
  - Grège avec planche de bord grège.
- Cuir intégral :
  - Cuir lisse « Vintage » (bordeaux) pour les sièges - planche de bord en cuir Vintage (partie supérieure) et injectée noire (partie inférieure).
  - Cuir perforé grège avec accompagnement cuir lisse grège pour les sièges – planche de bord en cuir noir (partie supérieure) et injectée grège (partie inférieure).



# 308

## Recyclabilité Matériaux et recyclages

**LA 308 RESPECTE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE 2000/53/CE SUR LE TRAITEMENT DES VÉHICULES HORS D'USAGE. POUR S'ASSURER DE CE RÉSULTAT, LES ACTIONS ONT PORTÉ SUR PLUSIEUX CRITÈRES.**

### Le choix des matériaux

#### Connaissance de la composition matière du véhicule

La 308 anticipe la future homologation de recyclabilité applicable à fin 2008, qui exigera un bilan masse totalement exhaustif des matières composant un véhicule.

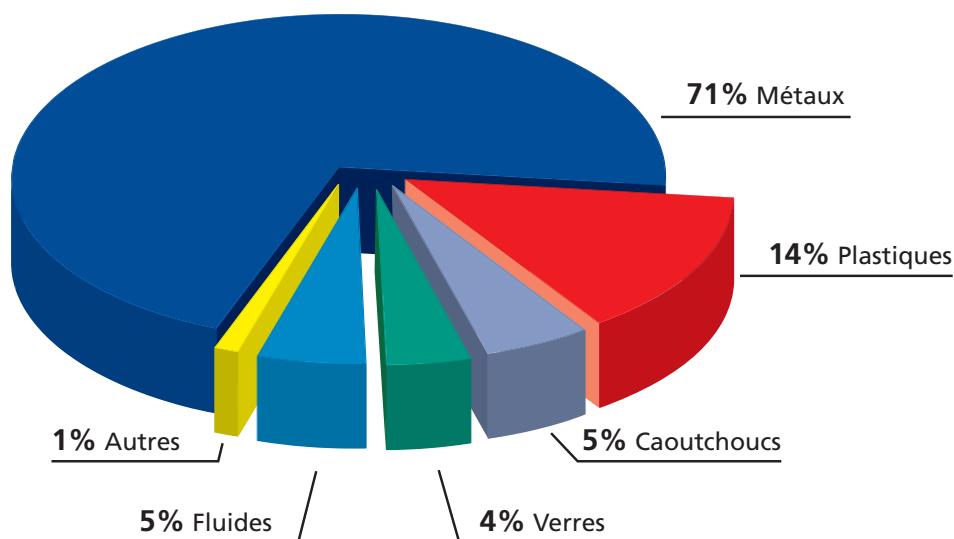
La 308 a bénéficié de la mise en place de l'application MACSI (Système d'Information de la Composition Matière), outil informatique qui a pour objectif de connaître la composition précise *en masses et en matières* des pièces provenant de nos fournisseurs.

99 % de la masse de la 308 est composée de seulement cinq grandes catégories de matériaux, pour la plupart facilement recyclables ou valorisables : les métaux, les plastiques, les fluides, les caoutchoucs et le verre.

#### Substances interdites et réglementées

Afin de s'assurer du respect de la réglementation (notamment de la directive européenne 2000/53/CE) sur les substances dangereuses pour l'environnement (en particulier les métaux lourds), une attention particulière a été apportée aux différents matériaux composant la 308. Ainsi, à l'exception de certains éléments qui bénéficient d'une dérogation réglementaire (telle que la batterie) et qui font l'objet d'un traitement spécifique en fin de vie du véhicule, la 308 est exempte de cadmium, de plomb, de chrome hexavalent et de mercure.

### Répartition des matériaux 308





## La conception du véhicule

Trois axes principaux ont guidé la conception de la 308 en matière d'environnement :

- **faciliter la dépollution du véhicule en fin de vie**

Le marquage des points bas des réservoirs (carburant, liquide lave-glace, etc...), ainsi qu'une accessibilité optimisée de ceux-ci, permettent de garantir une vidange complète. La neutralisation électronique des éléments pyrotechniques permet d'assurer une mise en sécurité rapide et une protection des personnels effectuant le recyclage ;

- **optimiser la valorisation des matières**

Via la base de données IDIS (International Dismantling Information System), les gammes de dépollution et de désassemblage sont fournies aux professionnels du recyclage afin de garantir un traitement optimisé.

Les pièces en plastique et en caoutchouc sont marquées en vue de faciliter leur identification et donc leur recyclage ;

- **utiliser des pièces constituées de matériaux recyclés**

Certaines pièces de la 308 utilisent une part de matières plastiques recyclées, notamment les pare-boue, la boîte de rangement du cric et certains écrans thermiques.

De plus, conformément à la directive européenne 2000/53/CE, Peugeot s'est également engagé à informer le consommateur sur les différentes actions menées pour favoriser le recyclage du véhicule.

Ces informations se retrouvent notamment dans la notice de bord et sur le site institutionnel du groupe [www.developpement-durable.psa.fr](http://www.developpement-durable.psa.fr).



# Développement

## D'importants moyens mis en œuvre pour des objectifs qualité ambitieux

### Processus industriel

Les lignes de montage de la 308 des sites de Sochaux et de Mulhouse ont été pensées et dimensionnées pour lui assurer une qualité de fabrication maximale. Ainsi, au « ferrage », chaque véhicule est visé par des caméras laser qui s'assurent d'une qualité géométrique parfaite, déterminante pour les prestations de la voiture. Au montage, où 75 % des pièces sont assemblées à la main, un effort particulier a été porté sur l'ergonomie des postes de travail et la formation du personnel, afin de garantir le meilleur résultat. A chaque étape, les contrôles qualité, particulièrement stricts au niveau des intervalles de tolérance, ont été multipliés et sévérissés.

Par ailleurs, la **stratégie de lancement en deux phases** de la gamme 308 permet un meilleur contrôle du processus industriel en phase de montée en cadence des chaînes de production **pour assurer une qualité maximale**, dès les premiers véhicules produits. Ainsi, les premiers lancements porteront-ils sur le « cœur de gamme » du programme 308 : les quatre moteurs principaux en boîte mécanique, la silhouette 5 portes et les niveaux de finition Premium, Premium Pack et Féline.

### Essais

Peugeot, en cohérence avec l'impératif qualité fixé par la nouvelle direction du Groupe, a mis en œuvre d'importants moyens supplémentaires dans la réalisation du plan de roulage du programme T7. **2 000 000 de km**, soit le double du programme initial de roulage, sont ainsi parcourus en condition clientèle avant la commercialisation de la voiture. Le but est de faire remonter un maximum d'informations susceptibles d'améliorer ou de corriger le moindre détail qui ne respecterait pas les objectifs de qualité élevés de la 308 à son lancement.

### Coût total de détention

Les notions de coût à l'usage d'un véhicule et de valeur résiduelle (prévision de prix de revente au bout d'un temps donné) sont des facteurs qui se révèlent très importants pour certains clients lors de l'achat de leur voiture et déterminants pour leur satisfaction et leur fidélité. C'est particulièrement vrai pour la clientèle des flottes, qui représente une part non négligeable dans le segment des berlines compactes.



Des objectifs, qui ont guidé le développement de la 308, résulte un ensemble d'éléments qui vont directement influencer ces notions.

- L'optimisation des consommations par son contenu produit (style, technologies utiles, pneus Michelin Energy Saver) permet à la 308 de minimiser le premier poste de dépense pour un automobiliste.
- Les émissions maîtrisées de CO<sub>2</sub> qui en découlent peuvent engendrer, selon les pays, des taxations minorées.
- Les coûts de réparation contenus grâce au travail réalisé sur la structure et les éléments de carrosserie, autorisent également des tarifs d'assurance raisonnables.

- La recherche permanente et à tous les niveaux de la qualité impliquera une incidence positive sur la **durabilité**, la **fiabilité** et les **coûts d'entretien** de la voiture.

Tous ces points impacteront positivement la **valeur résiduelle** de la 308. L'attractivité de la Peugeot 308, par son style et ses prestations, c'est à dire par le pouvoir de séduction et l'image qu'elle suscitera, conditionnera ensuite une partie de cette valeur résiduelle et donc son **coût total de détention**.

## 308... à suivre ...

**L'ENSEMBLE DU PROGRAMME DE LA 308 COMPREND ÉVIDEMMENT DE NOMBREUX PROJETS.**

Plusieurs **silhouettes** verront ainsi le jour dans les mois et années à venir. Même si l'on peut en deviner certaines, chacune d'entre elles saura surprendre, en temps voulu, son public.

Côté moteurs et transmission, l'année 2008 sera riche en événements pour la 308 avec, notamment le lancement d'une offre essence « BioFlex ». Peugeot souhaite ainsi accompagner l'éclosion du marché des biocarburants. Cette proposition permettra de rouler avec un carburant composé jusqu'à 85 % d'éthanol. Rappelons

que l'ensemble des moteurs diesel HDi de la gamme Peugeot, en flottes captives, accepte dès aujourd'hui, sans aucune adaptation, de fonctionner avec **30 % de biodiesel**.

Dans le cadre des travaux de recherche et de développement concernant la **technologie Hybride HDi**, la 308 est le premier véhicule qui pourrait un jour en bénéficier si son bilan coût/économie à l'usage s'annonçait favorable pour la clientèle. Cette technologie, qui cumule les avantages thermodynamiques des moteurs diesel HDi et ceux d'un moteur électrique additionnel prenant le relais à faible vitesse, permettrait un gain en consommation de l'ordre de 30 %.

*Juin 2007*