auto ILLUSTRIERTE

Spécial-SEAT

Un duel de lions

La «Voiture de l'année» européenne de 2014 opposée à la plus belle compacte du groupe VW: donc la Peugeot 308 face à la SEAT Leon, la marque au lion contre le lion espagnol.

Dépouillement
Les instruments de bord au-dessus du volant requièrent un peu d'accoutumance.

Texte | Jörg Petersen
Photos | Richard Meinert

Il faut forcément avoir des qualités pour déclasser la Mercedes Classe S, la BMW i3, la Skoda Octavia ou la Mazda 3. Elue tout récemment «Voiture de l'année» 2014, la Peugeot 308 doit maintenant faire ses preuves. Comment se défend-elle face à ses nombreuses et redoutables concurrentes du segment des compactes? La SEAT Leon se profile en rivale idéale, et cela pas uniquement parce que son nom évoque le lion, emblème de la marque Peugeot. Les deux voitures sont basées sur de nouvelles plates-formes qui donne-

ront naissance à d'autres modèles des deux constructeurs: la plate-forme modulaire de PSA contre celle de SEAT, marque appartenant au groupe Volkswagen.

Sobriété de bon aloi

Les cotes extérieures des deux voitures sont presque identiques, mais le style tranché de la Leon est plus mordant. Plus gironde, la 308 prend ses distances par rapport aux calandres béantes des modèles précédents, mais reste néanmoins assez discrète.

La planche de bord, elle aussi, est exempte de toute surcharge. Peu de boutons, des

Ergonomie
Un volant aplati, des instruments bien lisibles et de gros boutons au tableau de bord.

Habitable lumineux
Garde au toit et espace aux jambes généreux à l'arrière, mais le maintien latéral des sièges avant électriques est perfectible.

Plancher ascendant
Un grand coffre modulable jusqu'à 1309 litres, mais le plancher n'est pas plat quand les dossiers arrière sont rabattus.

Moteur peu tonique
Bien que crédité de 155 ch et 240 Nm, le 1,6 litre turbo développé en coopération avec BMW a des reprises plus creuses que le 1,4 litre de la Leon.

lignes claires et concentrées sur l'essentiel, le tout baigné de lumière grâce au grand toit panoramique. On s'y sent rapidement à l'aise. Même les commandes importantes des systèmes d'assistance, du chauffage et de la climatisation sont enfouies dans les profondeurs des menus de l'écran tactile. Il n'y a plus que quatre interrupteurs sur la console médiane. Au début, il peut être un peu contrariant que le petit volant soit surmonté d'instruments circulaires. On s'y accoutume rapidement, mais pas au fait que les aiguilles du compte-tours tournent en sens contraire des aiguilles d'une montre.

Ergonomie réussie

Dans la SEAT, la disposition des instruments et interrupteurs paraît plus conventionnelle. Le pep du style extérieur ne se retrouve pas à l'intérieur. C'est la simplicité de commande qui a guidé les choix, ce qui n'empêche pas l'écran de navigation d'être plus petit que celui de la Peugeot. En revanche, on est mieux assis dans la SEAT. La Leon FR dispose en effet de sièges avant sport fermes, mais procurant un bon maintien latéral.

Les sièges de la 308 sont anatomiques également, mais n'assurent pas un aussi bon maintien. La française marque en revanche des points en

«La SEAT Leon se distingue par son agilité et ses très bonnes reprises.»

Arrière étriqué
Des sièges sport réglables manuellement, fermes et assurant un bon maintien. Mais la ligne de pavillon descendante restreint l'espace à l'arrière.

Coffre suffisant
Dans la Leon, le volume de charge culmine à 1210 l quand les dossiers arrière à division 40/60 sont rabattus. Mais le plancher n'est pas plat non plus.

Bonnes prestations
Le quatre cylindres de 1,4 litre délivre 140 ch et 250 Nm en théorie. Sur le banc, l'exemplaire testé a toutefois été crédité de 153 ch et 301 Nm.

termes d'habitabilité à l'arrière, où l'espace pour les jambes et la garde au toit sont plus largement comptés. La silhouette genre coupé de l'espagnole paie son tribut à cet égard et limite en outre la largeur aux épaules. La même remarque s'applique au coffre de la Leon, dont la capacité, comprise entre 380 et 1210 litres, est certes comparable à celle de la VW Golf (380–1270 litres), mais bien loin de soutenir la comparaison avec celle de la Peugeot 308.

Les 470 à 1309 litres de cette dernière constituent en effet un record dans le segment. Et on aurait encore pu faire mieux, car – comme dans la Leon – le plan de charge est étagé quand les dossiers arrière sont rabattus. Ce rehaussement en partie médiane, qui grignote du volume, est dû au fait que les assises ne basculent pas en avant. On peut donc renvoyer les deux voitures dos-à-dos, avec un léger avantage à la Peugeot.

C'est en matière de comportement dynamique que la SEAT fait le plus étalage de ses qualités. La puissance et le couple à disposition dépassent même les valeurs indiquées. Par rapport aux 140 ch et 250 Nm théoriques, l'exemplaire testé au banc a été crédité d'un «plus» de 13 ch et 51 Nm. Ce moteur turbo essence est très réactif. Vraisemblablement en

Oh hisse
Les grands hayons facilitent l'accès au coffre, ce qui n'est hélas pas le cas des seuils de chargement de 73 cm.

raison des pneus hiver montés sur la voiture testée, cela n'a d'ailleurs permis que de confirmer les 8,2 s revendiquées par le constructeur pour accélérer de 0 à 100 km/h.

Egalement chaussée de pneus M+S, la Peugeot s'est fait quelque peu distancer par la Leon. De 0,6 s jusqu'à 100 km/h et de 1,4 s à 160 km/h. Le quatre cylindres turbo essence développé en coopération avec BMW n'est pas particulièrement brillant en termes de souplesse. En comparant les reprises des deux voitures en 5ème et 6ème vitesses, on constate que le Leon prend nettement l'avantage.

Une Leon sportive

Le lion de Sochaux est en outre un peu plus gourmand que celui de Martorell, la différence pouvant être de l'ordre d'un litre aux 100. Aucune des deux voitures n'a d'ailleurs confirmé en pratique la valeur mixte revendiquée par le constructeur. Sur les 91,8 km du parcours économique d'auto-illustrierte, la 308 et la Leon ont consonné respectivement 6,8 et 5,7 l/100 km. C'est donc chez Peugeot que l'indication d'usine est la plus optimiste. La Leon affiche en outre un excellent comportement. Elle est maniable et docile dans les virages grâce à son châssis sport de série,

Bonnes prestations

Les dimensions des deux voitures sont très proches. En longueur et hauteur notamment, la Leon et la 308 sont quasiment identiques.

c'est-à-dire des suspensions fermes mais pas inconfortables, complétées par une direction très directe et donnant un bon retour d'informations. Les freins sont puissants et endurants, ce qui peut être utile pour calmer le jeu avec cette voiture dont le sous-virage ne se manifeste qu'à des limites repoussées très loin.

La compacte espagnole ne marque en revanche pas de points en termes de confort de roulement. Les plaques d'égouts et autres passages à niveau sont encaissés sèchement et les occupants ne sont jamais laissés dans l'ignorance de l'état de la route. Ceux que cela rebute auront intérêt à opter pour la version Style, en lieu et place de la sportive FR.

Les occupants sont mieux traités dans la 308, dont le nouveau châssis aplanit parfaitement les inégalités. Mais la Peugeot n'est pas aussi précise dans les virages rapides, où elle a tendance à prendre du roulis. C'est dû peut-être au toit panoramique dont est équipée la version Féline, qui rehausse le centre de gravité. En dépit d'une direction précise, la française n'égale pas tout à fait la SEAT à l'approche des limites. C'est dans d'autres disciplines qu'elle met en exergue ses talents de «Voiture de l'année».

MESURES

Marque Modèle		Peugeot 308 1.6 THP	SEAT Leon 1.4 TSI FR
CONSOMMATIONS (L/100 KM)			
Moyenne	l/100 km/h	7,9	7,0
Mini/maxi (mesures incl.)	l/100 km/h	7,2/10,7	6,2/9,7
Circuit ai	l/100 km/h	6,8	5,7
ACCÉLÉRATIONS			
0 - 50 km/h	s	3,4	3,2
0 - 80 km/h	s	6,2	5,7
0 - 100 km/h	s	8,8	8,2
0 - 120 km/h	s	11,8	11,1
0 - 140 km/h	s	16,0	15,1
0 - 160 km/h	s	21,9	20,5
400 m départ arrêté	s	16,5	16,0
1 km départ arrêté	s	29,8	29,1
REPRISES			
40 - 80 km/h en 5ème vit.	s	13,3	9,1
80 - 120 km/h en 5ème vit.	s	13,0	8,0
40 - 80 km/h en 6ème vit.	s	14,9	13,6
80 - 120 km/h en 6ème vit.	s	14,2	9,7
DISTANCES DE FREINAGE (100–0 KM/H)			
Mini/maxi	m	44,2/46,7 (≈38,4/40,6)*	43,4/45,7 (≈37,8/39,7)*
NIVEAU SONORE INTÉRIEUR			
50 km/h à 1250 tr/min en 5ème	dB	54,6	55,5
120 km/h dans le rapp. sup.	dB	63,5	65,6
Maxi en 2ème vit.	dB	72,6	76,3

Mesures: auto-illustrierte, altitude 430 m; Peugeot 308: temp. 1 °C, 1950 km au compteur; pneus: Michelin Pilot Alpin, 225/40 R 18; SEAT Leon: temp. 10,5 °C, 3246 km au compteur; pneus: Conti WinterContact, 225/40 R 18
*distances allongés d'env. 15% avec pneus hiver

La lumière est faite
Les feux de jour de la Leon et de la 308 ont des signatures visuelles distinctes.

COMPARATIF CHIFFRÉ

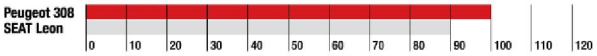
Marque et type Modèle	Peugeot 308 1.6 THP Féline	SEAT Leon 1.4 TSI FR

La nouvelle Peugeot 308 est créditée chaque fois de 100 %. La SEAT Leon se positionne par rapport à ces 100 %.

CARROSSERIE

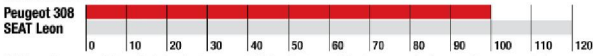
Critères: La Peugeot offre une visibilité légèrement meilleure et un coffre plus spacieux.

CONFORT



Critères: Les tarages sportifs de la Leon pénalisent le confort, avantage à la Peugeot 308.

MOTORISATION

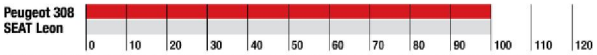


Critères: Le surcroît de cylindrée n'est pas exploité. La Seat prend le dessus malgré une puissance moindre.

DYNAMISME

Critères: La Leon prend nettement l'avantage en ce qui concerne les reprises et l'agilité.

SÉCURITÉ

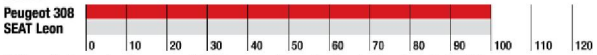


Critères: La Peugeot 308 est plus richement dotée, mais la SEAT Leon possède plus d'airbags. Egalité.

ENVIRONNEMENT

Critères: La Peugeot 308 consomme davantage, ce qui se répercute sur les émissions de CO2.

COÛTS



Critères: La Peugeot coûte presque 2000 francs de plus, mais elle est mieux équipée. Egalité.

ÉVALUATION GLOBALE

Critères: Le comportement dynamique et la consommation font la différence: c'est la SEAT Leon qui l'emporte.

BILAN

Jörg Petersen

Bien qu'environ 2000 francs plus chère, la Peugeot 308 ne soutient pas la comparaison avec la sportive SEAT Leon FR en termes de performances et d'agilité. La française brille par son confort et son équipement de série complet, mais elle est globalement dominée par le lion espagnol.

FICHE TECHNIQUE

Marque Modèle		Peugeot 308 1.6 THP	SEAT Leon 1.4 TSI FR
Prix dès	Fr.	31 700	29 950
Cylindres/cylindrée	cm3	4/1598	4/1395
Puissance	kW (ch)/tr/min	115 (155)/6000	103 (140)/4500–6000
Couple	Nm/tr/min	240/1400	250/1500–3500
0 - 100 km/h	s	8,0	8,2
Pointe	km/h	215	211
Conso mixte (MVEG)	l/100 km	5,6/essence	5,2/essence
CO2/étiquette énergie	g/km	129/C	119/C
Longueur/largeur/hauteur	m	4,25/1,80/1,46	4,26/1,78/1,46
Volume de charge	l	470–1309	380–1210
MOTEUR			
Alésage x course	mm	77,0 x 85,5	74,5 x 80,0
Compression		10,5:1	10,5:1
Arbres à cames/distr.		2/chaîne	2/courroie crantée
Soupapes par cyl.		4	4
Concept		Turbo	Turbo, injection directe, stop/start
TRANSMISSION			
Traction		Avant	Avant
Aides à la conduite		ESP	TCS, XDS
Boîte de vit./rapports		manuelle/6	manuelle/6
LIAISONS AU SOL			
Suspensions avant		Jambes McPherson, triangles transv., barre anti-roulis	Jambes McPherson, triangles transv., barre anti-roulis
Suspensions arrière		Essieu semi-rigide, bras tirés, ressorts hélic.	Essieu semi-rigide, ressorts hélic., antiroulis
Freins		4 disques (AV ventilé) Aide au freinage d'urg.	4 disques (AV ventilé) Aide au freinage d'urg.
Direction		Assistance électro-hydr.	Assistance électrique
Diamètre de braquage	m	10,8	10,2
Pneus d'origine		225/45 R 17	225/45 R 17
Pneus lors de l'essai		225/40 R 18	225/40 R 18
CARROSSERIE			
Portes/places/Cx		5/5/0,28	5/5/0,31
Empattement/voie AV/AR	m	2,62/1,56/1,55	2,63/1,53/1,50
Réservoir	l	53	50
Poids/charge utile/tractable	kg	1330/440/1400	1221/509/1500
Charge sur le toit	kg	80	75
Rapport poids/puissance	kg/ch	8,58	8,7
Euro NCAP		5 étoiles (11/2013)	5 étoiles (9/2013)
GARANTIE/ENTRETIEN			
Usine	Ans/km	2/illimité	2/illimité
Anticorrosion	Ans/km	12/illimité	12/illimité
Mobilité	Ans/km	3/100 000	Illimité
Fréquence des services	Mois/km	12/30 000	24/20 000
TAXE/ASSURANCES*			
Taxe cantonale	Fr.	252	228
RC	dès Fr.	362	361
Casco part. (sans franch.)	dès Fr.	612	580
Casco compl. (franch. 500.-)	dès Fr.	812	811
ÉQUIPEMENTS ET PRIX① (EXTRAIT)			
Airbags: AV/lat. AV/AR/tête/genou		s/s/s/–	s/s/s/s
Verrouillage centr./Keyless-Go		s/s	s/–
Sièges sport/réglages él.		s/conduct.②	s/–
Sièges cuir/chauffants		③/③	1900 fr./⑥
Détection distance/angle mort		s/400 fr.	–/–
Régul. vit. /châssis sport		s/–	s/s
Aide au stat. AV/AR/parcage guidé		s/–	650 fr./–
DAB/DAB+ radio/CD (haut-parleurs)		④ (6)	270 fr. (8)
Navigation/caméra de recul		s/300 fr.	870 fr./–
Bluetooth-préc. tél./ordi de bord		s/s	s/s
Clim. aut. 2 zones/capteurs lum./pluies/s/s		s/⑤	
Hill Assist/prise 220-V		s/s	s/–
Toit panoramique/jantes alu		s/600 fr. (18")	1050 fr./450 Fr.
Eclairage diurne/Full LED		s/s	1290 fr.
Peinture spéciale		750 fr.	580 fr.

① Packs d'options parfois nettement moins chers ② Pack cuir Nappa Plus (2300 fr.)
③ Pack cuir Nappa (1500 fr.) ④ Pack Navigation 2 (400 fr.) ⑤ Pack Confort 2 (150 fr.) ⑥ Pack Hiver (490 fr.)

*Immatriculation canton AG, assuré homme, 35 ans, pas jeune conducteur, roule 15 000 km/an; source: www.comparis.ch

ultimate bp
Die auto-illustrierte testet alle Fahrzeuge mit dem Treibstoff ultimate von bp