

Le break Peugeot 508 SW hybride rechargeable développe 225 ch



Le [break Peugeot 508 SW](#) se déclina dans une version [hybride rechargeable](#).

L'implantation de la chaîne de traction et des batteries a été réalisée sans compromis sur la plateforme multi-énergies EMP2 (Efficient Modular Platform). L'habitabilité est préservée et les volumes de coffre au-dessus du tapis sont identiques aux versions thermiques. Le volume de chargement sous le plancher de coffre disparaît pour y implanter la batterie.

La [Peugeot 508](#) SW hybride rechargeable (Hybrid) embarque deux moteurs, un thermique et un électrique positionnés à l'avant.

Dans cette architecture, la [Peugeot 508](#) SW hybride rechargeable (Hybrid) à traction développe une **puissance de 225 ch**.

Le moteur essence **1.6 litre quatre cylindres de 180 ch** est associé à un **moteur électrique de 110 ch (80 kW)** et une **boîte automatique 8 rapports électrifiée EAT8**.

Le moteur électrique entraîne le train avant.

Pour des transitions optimales et imperceptibles entre électrique et thermique, le convertisseur de couple des versions thermiques cède sa place à un embrayage humide multidisques.

La [batterie lithium-ion de 11,8 kWh](#), disposée sous le plancher, permet de rouler en mode électrique en ville ou sur autoroute **jusqu'à une vitesse de 135 km/h**.

Sur la base du cycle de WLTP, la berline hybride rechargeable sur le réseau Peugeot 508 SW affiche une **autonomie de 52 kilomètres en mode électrique**.

Une **fonction Brake** permet une décélération du véhicule sans appui sur la pédale de frein. Faisant office de frein moteur, la fonction Brake permet de recharger la batterie en descente. En mode Drive, une impulsion sur la commande de boîte de vitesses automatique Shift and Park by wire, vers l'arrière, suffit pour engager le mode Brake. Une deuxième impulsion le désactive.

Le **freinage à haute efficacité énergétique i-Booster** récupère l'énergie au cours d'un freinage ou d'une décélération au pied levé (énergie normalement dissipée sur les versions thermiques) afin d'accroître l'autonomie de roulage en mode tout électrique. Le i-booster intègre une pompe électrique en remplacement de la pompe à vide des versions thermiques.

La fonction **e-Save** permet au conducteur d'anticiper son déplacement en réservant une autonomie électrique (10 kms, 20 kms ou la batterie complète). Cette fonction est accessible depuis le menu e-Save dédié dans l'écran tactile. Une fois programmée, la fonction est rappelée dans le combiné avec l'autonomie réservée en kilomètres. Il suffira de sélectionner le mode Zéro Emission sur le sélecteur de modes de conduite pour activer le roulage en 100% électrique au moment désiré.

Lorsque la batterie est vide ou lorsque la motricité demandée le nécessite, le moteur thermique de l'[automobile](#) hybride prend le relais.

La 508 SW Hybrid affiche une [consommation](#) mixte de **1,3 litre aux 100 kilomètres** et des [Émissions de CO2 de 30 g par kilomètre](#).

La batterie d'une capacité de 11,8kWh de la 508 SW Hybrid se recharge en 7 heures sur une prise classique de 8 A (avec un chargeur de 3,3 kW), en 4 heures sur une prise renforcée de 14 A grâce à un chargeur de 3,3 kW ou en 1 heure 45 sur une borne murale dédiée de 32 A grâce à un chargeur de 7,4 kW.

La Peugeot 508 SW Hybrid se décline autour de trois finitions : Allure, GT Line avec un typage dynamique et GT avec une présentation exclusive.

Les [prix de la Peugeot 508 SW Hybrid](#):

Hybrid 225 e-EAT8 Allure: 45 850 €;

Hybrid 225 e-EAT8 GT Line: 48 250 €;

Hybrid 225 e-EAT8 GT: 52 550 €;

[Ici sur 24Piecesauto.fr](#), le [prix](#) des pièces détachées de la Peugeot 508 SW Hybrid.

Eric Houguet, 21/01/2020