

# Essai de la Peugeot 307 HDi 110 cv

A la fin de l'année 2001, selon les prévisionnistes de la marque, la Peugeot 307 devrait avoir été produite à 300.000 exemplaires, dont 57% de versions HDi. L'arrivée du moteur 110 ch, et, dans quelques mois, du nouveau petit 1.4 litre de 70 ch, va logiquement renforcer encore la position du Diesel au sein de la gamme.

Cette tendance n'a évidemment rien de surprenant eu égard à l'évolution générale du marché, mais elle trouve, au besoin, une explication supplémentaire dans les mensurations généreuses de la dernière Peugeot. Haute (1,51 m) et large (1,74 m), elle présente des caractéristiques aérodynamiques guère éloignées de celles d'un monospace compact, la surface de traînée (SCxF) atteignant 0,72 m<sup>2</sup>, à comparer à celle du Renault Scénic, 0,77 m<sup>2</sup>. Pas étonnant donc que le réputé moteur HDi ait les faveurs de la clientèle, malgré les prestations générales plutôt modestes de la version 90 ch. Ce qui donne à penser que l'arrivée du 110 ch va sans doute répondre à une forte attente.

## Moteur propre

En arrivant sous le capot de la 307, le 2 litres HDi reçoit pour la première fois le filtre à particules. Jusqu'ici réservé au 2.2 litres des 607, 406 et Citroën C5, ce dispositif relativement complexe permet, comme son nom l'indique, de réduire les émissions de particules, minuscule agrégat de carbone et d'hydrocarbures dont le diamètre est de l'ordre de 0,09 micron. Et pas qu'un peu puisque, selon l'ADAC (l'Automobile Club allemand) qui vient de publier les résultats d'un test d'endurance, la 607 rejette en moyenne 0,001 g/km de suie, soit environ 10.000 fois moins de particules qu'un moteur Diesel moderne à rampe commune, mais dépourvu de filtre à particules. Le chiffre est également à rapprocher de la valeur limite de 0,025 g/km stipulé par la norme européenne applicable en... 2005!

## 110 ch, façon de parler

L'installation du filtre à particules a coûté un kilowatt à ce moteur 2 litres qui en développe donc 79, contre 80 sous le capot de la 406 ou de la Xsara. En langage commercial, il restera toutefois plus facile de parler de la 110 ch plutôt que de la 107 ou 108 ch. D'ailleurs, chez Renault, la Laguna dCi 110 ch faisait déjà 79 kW, tandis que chez Volkswagen, il a toujours fallu au moins 81 kW pour faire 110 ch.

Bref, cela est certainement beaucoup moins déterminant pour les bilans performances et consommation que ne le sont les caractéristiques de poids et d'aérodynamique. D'autant que la valeur de couple ne change pas par rapport aux autres applications de ce moteur et reste plafonnée à 250 Nm, maximum admissible par la boîte de vitesses, la même que sur la version 90 ch dotée ici d'un rapport de pont un peu plus long.

Suite de l'article du Moniteur Automobile

*Par*

**Publié sur Cafeduweb - Archives le vendredi 28 septembre 2001**

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/376-essai-peugeot-307-hdi-110-cv.html>