Essai – Peugeot 108 TOP! : Vous avez dit Top ?

Avec l'augmentation constante du parc automobile et du trafic, les mini citadines sont, à n'en pas douter, les reines des villes et des créneaux ! En témoigne le succès cinglant du trio 107-C1-Aygo. Aujourd'hui, Wheels And You vous présente l'essai de la nouvelle Peugeot 108, dont les caractéristiques pourraient bien en faire une référence du segment A.

- 3 cylindres essence, 1'199 cm^3
- 82 CV à 5'750 t/min
- 118 Nm à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 11 sec.
- Poids : 940 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'475 x 1'615 x 1'460
- Conso. mesurée : 5.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 99 g/km (A)
- dès CHF 17'650.-, mod. essayé: CHF 19'750.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Dix ans après son lancement, la Peugeot 107 se voit enfin remplacée. Elle aura été vendue à plus de 800’000 exemplaires et subi 2 restylages. A l’instar de ses deux sœurs, les Citroën C1 et Toyota Aygo qui se sont vues renouvelées récemment, voici la Peugeot 108 !

Techniquement, la plateforme reste inchangée et reprend de nombreux éléments de sa devancière. Alors, s’agit-il uniquement d’une mise à jour majeure esthétique ou d’une réelle nouveauté ? Essai.

A l’extérieur

Inutile de se voiler la face : extérieurement, la Peugeot 108 est une vraie réussite. Etablie selon les codes stylistiques actuels de la marque, elle dégage à la fois élégance et modernité, impressions qui ne sont pas faciles à exprimer sur une si petite voiture qui se doit de conserver un volume minimal. Pour ce faire, elle a pris 4 cm de longueur par rapport à sa devancière, mais reste largement sous les 3,5 mètres.

Alors que, sous certains angles, la 107 faisait presque figure de mini-utilitaire, la 108 se la joue mini-citadine branchée qui ne manquera pas de séduire par son style et ses possibilités de personnalisation, arguments mis en avant par la marque au lion.

Le hayon tout de verre ainsi que son mode d’ouverture ont été conservés, tout comme les vitres arrières à ouverture par entrebâillement, un mode d’ouverture économe qui rappelle les voitures d’antan.

A l’intérieur

La démonstration se poursuit à l’intérieur. Hormis les plastiques durs – caractéristique souvent propre au segment et au prix – il ne reste plus grand-chose de la 107. Les sièges, totalement nouveaux, assurent un bon maintien de la

tête, y compris pour mes 195 cm qui ne s'y sentent de loin pas à l'étroit.

Au centre, à travers le volant, on retrouve le grand compteur de vitesse, entouré de plusieurs indicateurs, dont un astucieux bargraphe faisant office de compte-tour.

Dans cette version TOP! Allure plutôt bien équipée, l'ambiance est moderne et chic avec, entre autres, des garnitures laquées noires, ainsi qu'un toit ouvrant intégral sous forme de toile. Mais la pièce maitresse de l'habitacle est sans aucun doute le grand écran 7″ tactile faisant office de combiné multimédia et dispensant ainsi le tableau de bord de nombreux boutons. Et vu qu'aucune version n'hérite de GPS, il faudra recourir à la fonction MirrorScreen pour vous diriger. En d'autres termes, ceci vous permet d'afficher une copie de l'écran de votre smartphone – couplé par Bluetooth et équipé d'une application GPS – sur l'écran de la 108. Pour l'instant, cela ne fonctionne qu'avec Android.

A l'arrière, le bilan est plus mitigé mais en adéquation avec le gabarit de l'auto : l'espace y est compté et les fenêtres, qui ne font que s'entrebâiller, vous priveront du bol d'air frais parfois agréable en cas de sentiment d'exiguïté. Quant au coffre, il est toujours aussi peu pratique avec son seuil de chargement élevé qui donne l'impression de mettre ses courses dans un trou. Cela dit, avec ses 180 litres, il progresse de 41 litres par rapport à celui de la 107 et gagne un astucieux cache-bagage intégré au hayon qui se replie automatiquement à l'ouverture de celui-ci !

Au chapitre des équipements, c'est une véritable jungle dans laquelle nous plonge Peugeot ! Déclinée en 4 versions qui sont les Access, Active, Allure et Féline, Peugeot a semé le trouble en créant les versions TOP! Active et TOP! Allure, dotées d'équipements exclusifs qui ne sont pas tous disponibles en option, même sur la version haute gamme Féline. Un choix discutable susceptible de dérouter l'acheteur, tant il est compliqué de s'y retrouver parmi les différentes versions. Les principaux équipements de série de cette version TOP! Allure sont, par rapport à la version Access : jantes 15' en alliage, rétroviseurs électriques dégivrants à coques chromées, limiteur de vitesse, caméra de recul, écran tactile 7″, climatisation manuelle, banquette arrière rabattable en 2 parties, commandes radio au volant, vitres électriques avant et, pour finir, un toit ouvrant en toile à commande électrique. Les feux diurne à LED, l'assistant de démarrage en cote, la direction assistée et l'ordinateur de bord font parties de la dotation de série déjà sur la version Access (CHF 12'900.- en 3 portes, disponible uniquement avec le

1.0 68 CV). Je termine par la variante la plus intéressante à mon goût au niveau rapport prix prestations : la Féline. En effet, pour seulement CHF 450.- de plus que notre version, celle-ci dispose en plus de l'allumage automatique des phares, de l'accès et démarrage sans clé, d'une climatisation automatique et d'un intérieur tout de cuir avec des sièges chauffants à l'avant. Mais comment est-ce possible ? Le toit ouvrant !!! Car celui-ci n'est pas présent sur la Féline, et n'est pas disponible en option. En revanche, on peut configurer une version TOP! Allure en y ajoutant les options présentes sur la Féline, mais cela revient à un surplus de CHF 2'100.- ! Vous trouvez ce chapitre un peu long ? Je vous avais dit qu'on se perdait dans les différentes déclinaisons !

Sous le capot

Notre modèle d'essai est équipé d'un nouveau bloc 3 cylindres de 1'199 cm^3. Hérité de la 208, il développe 82 CV à 5'750 t/min, alors que son couple maximal de 118 Nm est obtenu déjà à 2'750 t/min, une prouesse pour un moteur atmosphérique. Quatorze chevaux de plus, cela représente une augmentation de puissance de 20% par rapport aux 68 CV poussifs de la 107 dont le poids était similaire. A noter que le 1.0 de 68 CV est toujours disponible sur la 108, sur toutes les finitions hormis la Féline, qui n'est disponible qu'avec le présent moteur. En pratique, la différence d'agrément est énorme entre les deux motorisations : 3.5 secondes les séparent sur l'exercice du 0-100 km/h !

Comme d'habitude, même en se tarant d'une bonne éco-conduite, la consommation mixte se veut plus élevée que celle annoncée. Cependant, j'ai bénéficié d'un véhicule neuf pour cet essai (30 km au compteur) et il est probable qu'après quelques milliers de kilomètres sa consommation diminue. Ceci étant, avec 5.8 l/100km sur un parcours mixte (contre 4.3 annoncés), cette 108 fait figure de bonne élève !

Alors que l'ABS et l'ESP sont de série sur toutes les versions, il est dommage qu'aucune ne bénéficie de système Start/Stop.

Au volant

Dès la mise en marche, le son plein de relief du petit 3 cylindres m'envoute. Sympa pour certains, d'autres le trouveront rapidement trop bavard… Mais la surprise ne s'arrête pas là : ce moteur se montre aussi nerveux que bruyant ! Ajoutez à cela le poids plume de l'auto, et vous bénéficiez d'une excellente tonicité pour vous insérer dans le trafic.

Souple à bas régime, il permet d'évoluer sans problème en 4ème en ville et en 3ème dans les giratoires sans brouter à la relance. Les accélérations sont modestes mais en adéquation avec sa puissance, et les relances permettent d'envisager l'autoroute sans souci, d'autant plus que l'insonorisation est en net progrès. En revanche, point de tempomat pour stabiliser sa vitesse, mais un simple limiteur. Je me suis donc consolé à le régler sur 120 km/h puis à rester « pied au fond » pour me maintenir à cette vitesse.

A la montagne, vous profiterez de l'instinct plutôt rageur du petit bloc à travers une boîte manuelle au guidage parfois flou, mais dont l'étagement est bien pensé. La direction est saine et communicative, avec l'avantage de ne pas être « sur-assistée », tendance que l'on rencontre régulièrement dans ce segment. En revanche, j'ai trouvé la tenue de route peu rigoureuse, avec une prise de roulis et un sous-virage marqués, la faute en partie à une monte pneumatique particulièrement étroite, ce qui réduit la consommation.

De retour en ville, vous bénéficierez d'une très bonne vision sous tous les angles et serez aidés par la caméra de recul, de série sur les modèles Allure, alors qu'aucune version n'est équipée de capteurs de recul.

Le freinage, quant à lui, ne manque pas de mordant malgré la présence de freins à tambours à l'arrière. De plus, en cas de freinage d'urgence, les feux de stop s'activent automatiquement, une idée bien lumineuse !

Verdict

Bien malheureux ceux qui passeraient outre cette 108 sous prétexte qu'il s'agit d'une 107 revisitée. Car même si la plateforme est restée la même, l'évolution est de taille.

A commencer par son style, incontestablement plus chic. Ensuite, par ses

équipements, à la fois plus modernes et plus nombreux, sans pour autant que cela fasse monter trop la note. Sans oublier l'arrivée de ce nouveau moteur 1.2 développant 82 CV et qui apporte la tonicité qui manquait à sa devancière ! Agréable à vivre et dépourvue de défaut majeur, cette 108 peut viser la clientèle prémium du segment A sans rougir. Et tout ça pour un prix contenu.

Compte tenu de son équipement, cette 108 TOP! Allure est une affaire pour moins de CHF 20'000.-, hors primes en vigueur actuellement. Alors oui, top ! Même si pour quelques francs de plus je préférerais me passer du toit ouvrant au bénéfice des nombreux équipements de confort de la version Féline, selon moi encore plus top !

Prix et options – Peugeot 108 TOP! Allure PureTech 82

Prix de base : CHF 19'150.-

Peinture métallisée "Rouge Purple" : CHF 600.-

Tissu Noir-Beige Rayura : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 19'750.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 108 TOP! Allure PureTech 82.

A lire aussi

Essai – Peugeot 2008 : Elle a tout d’une grande !

Premier contact – Peugeot 308 GT : Patronyme exagéré ?

Essai – Peugeot RCZ R : Le lion sort ses griffes… et les dents !

Premier contact – Peugeot 208 GTI 30th : Pour le plaisir !

Essai – Peugeot 308 SW : Jamais sans mon break !

Premier contact – Nouvelle Peugeot 508 : Toujours convaincante, mais…

Essai – Peugeot 308 1.6 e-HDi Féline : La nouvelle qui a tout pour elle !

Essai – Peugeot 208 XY : Glam, chic and juicy

Essai – Peugeot RCZ (Mk II) : Lifting discret

Essai – Peugeot 208 GTI : Le lion est bel et bien vivant !

Premier contact – Peugeot 2008 : Elegant et urbain

Premier contact – Peugeot 208 GTI : Le retour d’un sacré numéro ?

Essai – Peugeot 508 RXH : L’hybride en mode baroudeur familial de luxe

Essai – Peugeot 4008 : Premium, mais pas trop

Essai – Peugeot 208 : La renaissance du lion

Essai – Peugeot 3008 HYbrid4 : Le crossover ludique

Essai – Peugeot 508 SW GT : Une lionne d’Outre-Rhin ?

Premier contact – Peugeot 3008 HYbrid4 : Le premier hybride diesel au monde !

Essai – Peugeot RCZ : L’élégance à la française

Présentation – Peugeot 308 R HYbrid

Nouveauté – Peugeot 208 facelift

Nouveauté – Peugeot 308 GT

Présentation – Peugeot Quartz

Nouveauté – Peugeot 208 GTi 30th

Nouveauté – Peugeot 508

Présentation – Peugeot Exalt

Economie – Déjà 10’000 Peugeot 208 GTI produites !

Nouveauté – Peugeot 108

Nouveauté – Peugeot 308 SW

Présentation – Peugeot 308 R Concept

Nouveauté – Peugeot RCZ-R

Nouveauté – Peugeot 308

Nouveauté – Peugeot RCZ

Sport Auto – Peugeot 208 GTi Racing Experience

Présentation – Peugeot 2008

Genève 2012 – Peugeot 4008

Genève 2012 – Peugeot 208

Genève 2012 – Peugeot 208 GTI Concept

Nouveauté – Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté – Peugeot 208

ZH·253 277
W.A.Y.

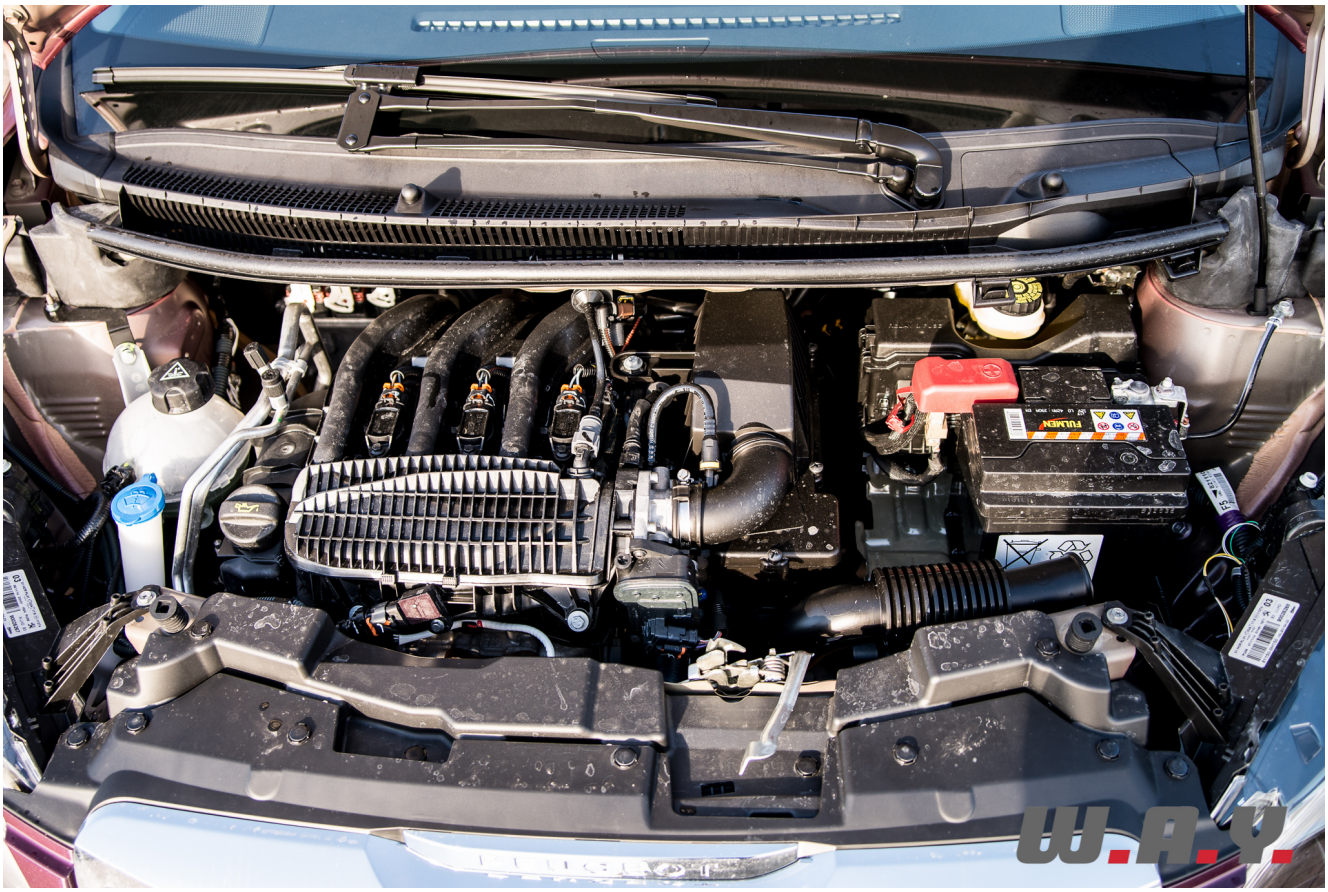
W.A.Y.

PEUGEOT
W.A.Y.

W.A.Y.

Menu
Téléphone
Connexion
Source audio
Configuration
Informations véhicule
2°c 08:47
Information trajet
Effacer
Vitesse moyenne
0 km/h
Temps écoulé
00:01
Autonomie
222 km
L/100 km
15
10
5
0
15min
10
5
0
Actuel
W.A.Y.

W.A.Y.



W.A.Y.

ZH 253 277
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·253 277

PEUGEOT
ZH·253 277

ZH·253 277

PEUGEOT
ZH·253277
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·253 277
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 253'277

PEUGEOT
108
ZH·253277

ZH·253277