Essai – Peugeot 208 GTI 30th : Digne héritière !

Surfant sur le succès de son récent RCZ-R, Peugeot se réveille enfin en proposant une GTI radicalisée. Très attendue au tournant, la Peugeot 208 GTI 30th n'a pas le droit à l'erreur. Après quelques jours passés au volant de cette latine au sang chaud, Wheels And You vous en livre ses impressions.

- 4 cylindres essence, 1'598 cm^3
- 208 CV à 5'800 t/min
- 300 Nm de 1'700 à 5'800 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'260 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'962 x 1'739 x 1'450
- Conso. mesurée : 8.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 125 g/km (D)
- dès CHF 35'990.-, mod. essayé: CHF 35'990.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Hormis la 207 RC, dont le succès fut timide et qui n'a pas été commercialisée en Suisse, voilà presque 10 ans que la dernière vraie GTI « améliorée » de Peugeot quittait son usine d'assemblage. La 206 RC, qui revendiquait 177 CV pour 1'100 kg, était alors la concurrente directe de la Clio RS, mais avec 4 ans de retard… Elle était également la suite logique de plusieurs noms qui marquèrent leurs époques : 306 S16, 309 GTI et enfin, la plus mythique par le fait d'avoir été, avec la Golf, génératrice du mouvement : la 205 GTI, qui fête justement son 30ème anniversaire !

De fait, on peut dire que Peugeot a de quoi revendiquer une certaine expérience dans le domaine des petites bombes, comme on les appelait d'antan. Aujourd'hui, après trop d'années de sagesse et d'embonpoint, les ingénieurs de Peugeot se sont vus illuminés de lucidité pour nous concevoir enfin la digne héritière. Plus concrètement, la victoire de Sébastien Loeb à Pikes Peak en 2013, à bord d'une 208 T16, n'est peut-être pas étrangère à la conception de ce produit. En route pour la spéciale !

A l'extérieur

Quel que soit l'endroit où on la croise, on ne peut pas la rater. Une 208 avec une peinture noire mate, ça ne court pas les rues… A moins de tomber sur l'amateur du coin qui a opté pour un covering ! Un rapide regard dans le rétro et je distingue une poupe d'un rouge vif : il s'agit bien de la 208 GTI 30th que je m'apprête à essayer dans quelques jours.

Autant le dire tout de suite : le design « coupe franche », soit on adore, soit on déteste ! Les difficultés du métier m'imposant de l'essayer pendant 9 jours, j'ai choisi la première option… Toutefois, sachez qu'il existe tout de même deux coloris unis : le rouge rubis et le blanc nacré.

Passé ce détail de goût, je note la présence de jantes spécifiques de 18 pouces, elles aussi noire mates, qui siéent parfaitement à la bête. Les inserts latéraux arrière portent la mention 208 GTI 30th et sont de couleur noire. L'échappement se différencie de celui de la GTI par ses 2 embouchures rondes chromées.

Dès son lancement, la 208 a arboré des contours de passages de roues marqués, trait de caractère qui avait été amplifié sur la GTI sous forme d'élargisseurs

d’ailes. Sur cette version 30ème anniversaire, ces parties-là, ainsi que les bas de caisse, sont en noir mat, ce qui confère à l’auto un look très rallye !

A l’intérieur

Principale évolution dans l’habitacle, les sièges enveloppant siglés Peugeot Sport mêlent à la fois cuir, tissu et alcantara. Il ne s’agit en réalité pas d’une vraie nouveauté, puisqu’ils ont été repris de la 207 RC. Du même rouge que l’arrière, les tapis sont également sertis du label Peugeot Sport.

Mais pourquoi ce nom ? Serait-ce pour amuser son principal concurrent, Renault Sport ? Pas vraiment, car en réalité, le département Sport de Peugeot existe depuis plus de 30 ans (même si Renault avait bel et bien été le premier à créer son département du même nom en 1975). C’est juste que, contrairement à la marque au losange qui use de ce label depuis 1997 sur nos routes (avec la très peu connue Spider, puis les Clio et Mégane), Peugeot ne l’avait encore jamais fait jusqu’à l’arrivée du RCZ-R. Et il faut dire que, lorsqu’on s’attarde un peu sur la question, la langue de Molière ne regorge pas de synonymes sexy à ce terme pourtant si courant dans nos vies. Passons…

Hormis les sièges et les tapis, l’intérieur ne présente aucune nouveauté particulière. Du volant au pédalier, en passant par le pommeau, tout est identique à la GTI. Après tout, pourquoi changer une équipe qui gagne ? Le pommeau est toujours très agréable au toucher et le petit volant à jante épaisse tient parfaitement en main. En revanche, sa position demeure toujours un peu basse afin de pouvoir lire correctement l’instrumentation qui se situe au-dessus du volant. La finition est identique au reste de la gamme : excellente sur la planche de bord, elle laisse quelque peu à désirer au niveau des contreportes avec l’usage abondant de plastiques.

Etant donné qu’aucune option n’est proposée, la dotation de série est généreuse. Ainsi, climatisation automatique bizone, régulateur de vitesse, détecteur de pluie, allumage automatique des feux, feux diurnes à LED, aide au stationnement arrière, radio DAB+, écran couleur tactile 7’ et commandes au volant sont notamment de la partie. En outre, certains de ces équipements font partie des packs LED et Visibilité, disponibles en option sur les autres déclinaisons de la 208.

Sous le capot

On retrouve ici le bloc 4 cylindres 1.6L THP qui équipe la 208 GTI. Il délivre 208 CV à 5’800 t/min, soit 8 CV de plus que cette dernière. L’évolution est plus notable du côté du couple qui a passé de 275 Nm à 300 Nm et sur une plus grande plage, soit de 1’700 t/min à 5’800 t/min. La fonction Start-Stop est présente afin de vous redonner bonne conscience après exploité la cavalerie !

Alors que Peugeot annonce une consommation mixte de 5.4 l/100km, j’ai pour ma part relevé une moyenne assez élevée de 8.4 l/100km sur un parcours mixte, en usant modérément de mon pied droit.

Au volant

Inutile de s’étendre ici sur les capacités urbaines de la 208. Même ainsi badgée, elle n’a rien perdu de sa polyvalence et conserve tous les atouts d’une citadine de son gabarit. Le son du petit 4 cylindres est très plaisant mais bourdonne à vitesse stabilisée entre 2’000 et 2’500 t/min. C’est une sportive et elle le fait savoir à ses occupants !

Si le moteur se montre nerveux à la moindre sollicitation et sait offrir d’excellentes reprises à mi-régimes, j’ai trouvé les montées en régimes un peu fades. Malgré une puissance bien supérieure, on est loin du caractère pointu revendiqué par les petits moteurs atmosphériques de l’époque qui demandaient à être cravachés dans les tours !

Mais entrons directement dans le vif du sujet : le comportement dynamique du véhicule, car c’est bien là que les différences se font sentir par rapport à la GTI. Dès les premières relances en courbe, je suis scotché par l’efficacité du différentiel à glissement limité ! Dommage que je ne sois pas mieux tenu dans mon siège, dont les maintiens latéraux sont beaucoup trop mous !

Revenons au différentiel qui équipe le train avant. De type Torsen, il maitrise parfaitement son sujet, conférant une motricité comme rarement vue sur une traction. Sur le sec, il semble pratiquement impossible de sous-virer. C’est même plutôt l’inverse, à tel point que le risque est bien présent de se faire attirer à

l’intérieur du virage pour celui qui enverrait trop la patate sans tenir vigoureusement son volant. D’autant plus que, si au lieu d’apporter les corrections de cap nécessaires, il vous venait à l’idée de relâcher brutalement les gaz, cela pourrait se traduire par un survirage tout aussi surprenant ! Car l’absence d’overrun au relâché de gaz conjugué à la rigidité du châssis rend le train arrière très mobile lors des transferts de charge sur l’avant ! Méfiance donc, cette 208 sortie d’une spéciale de rallye n’est pas à mettre en toutes les mains et pardonnera moins les erreurs de pilotage aux plus maladroits. En revanche, ceux qui connaissent un tant soit peu le sujet ne pourront qu’être surpris en bien de goûter à un châssis aussi affuté, si rare sur un véhicule de série.

La direction est communicative et très directe, et le petit volant offre une maniabilité hors pair. Ceci dit, placer l’auto au poil n’est pas toujours aussi facile qu’il n’y parait, tant le train avant est incisif et sensible aux irrégularités de la chaussés. En usant des freins correctement en entrée de courbe, le délestage de l’arrière très rigide pourra provoquer un léger déhanchement (voire plus si affinité) qui l’aidera à enrouler parfaitement la courbe pour ressortir soudé à la corde. La 208 GTI 30th est véritablement une auto qui se pilote.

Hormis l’ajout du différentiel à glissement limité, il faut dire que le travail a été conséquent : abaissement de la garde au sol de 10mm, élargissement des voies, barres anti-roulis plus grosses, géométrie modifiée et direction recalibrée participent au plaisir de conduire et permettent de faire corps avec elle. Sans parler de la fermeté des suspensions qui nuira aux performances sur chaussée trop déformée. Mais pas seulement : l’embrayage au grip excellent et la boîte raccourcie proviennent de la RCZ-R qui a récolté beaucoup d’éloges à ce sujet, même si la commande de boîte manque de fermeté et de précision.

L’échappement a aussi été étudié pour provoquer de jolis claquements aux changements de vitesse, tandis que quelques trop rares borborygmes viendront charmer mon oreille lors des décélérations. Les freins, qui bénéficient d’étrier Brembo et de disques majorés, excellent également par leur mordant et leur endurance !

Verdict

Extrêmement incisive sur l’avant et très mobile de l’arrière, cette 208 très

particulière vaut le détour. Capable de donner beaucoup de plaisir à ceux qui sauront en tirer profit, le manque de caractère et la puissance en retrait par rapport à certaines concurrentes la rendra peu attractive pour ceux qui ne sont pas adeptes des sinueux interprétés à bon rythme.

Dommage que Peugeot se soit contenté de reprendre les sièges de la 207 RC, qui sont trop mous tant au niveau de l'assise que des maintiens latéraux. Ce grand cru des GTI aurait mérité de recevoir des semi-baquets à coques rigides qui auraient parfait une expérience de conduite déjà exceptionnelle. Ces deux points seraient probablement corrigés si jamais Peugeot daignait à concevoir une ultime version de la 208, encore plus puissante et plus caractérielle… Mais à quel tarif ? Placée à CHF 35'590.-, la présente auto a su conserver un très bon rapport prix/plaisir de conduite. Elle est un futur collector pour amateur averti.

Prix et options – Peugeot 208 GTI 30th

Prix de base : CHF 35'990.-

Coupe franche noir & rouge : CHF 0.-

Alcantara / Tep noir avec surpiqures rouges : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 35'990.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 208 GTI 30th.

A lire aussi

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

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 GTi

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 347 447
W.A.Y.

208
ZH·347 447
W.A.Y.

PEUGEOT
ZH 347 447
W.A.Y.

208 GTi 30TH
208
GTi
W.A.Y.

PEUGEOT
PEUGEOT
SPORT

0 km/h
005582 km
153.7 km

15°c
HARRIS'H
12:55
Réglages audio
Eteindre écran
COLOR
Thèmes
Aide interactive
SRC
MENU
W.A.Y.

THP 208

208 GTi 30TH

208 GTi 30TH

W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

W.A.Y.

PEUGEOT
SPORT
W.A.Y.

PEUGEOT
PEUGEOT
PEUGEOT
SPORT
W.A.Y.

W.A.Y.

208
ZH·347
W.A.Y.

ZH·347 447
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

ZH·347 447
208
GTi
W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

ZH 347 447
W.A.Y.

ZH·347 447
208
GT
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·347 447
W.A.Y.

208
GTi
ZH·347 447
W.A.Y.