

Premier contact - Peugeot 2008 : Elegant et urbain

Peugeot réplique au Renault Captur avec son 2008. Le lionceau se jette dans l'arène avec des arguments pour le moins « rugissants ». Premier tour d'horizon.



- 3 cylindres, 1'199 cm³
- 82 CV à 5'750 t/min
- 118 Nm à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 169 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.5 sec.
- Poids : 1'040 kg
- Conso. mixte : 4.9 l./100 km
- Emissions de CO₂: 114 g/km
- dès CHF 19'900.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Il y a peu, je vous présentais la prise en main du Renault Captur, nouveau petit Crossover de Renault au style jeune et dynamique. Presque simultanément et sur le même segment, Peugeot présente lui aussi un petit Crossover, le 2008. Découvrons cette nouveauté attrayante à plus d'un titre en Alsace, lors d'un essai

sur les petites routes typiques du massif des Vosges.

Esthétique

Le Peugeot 2008 n'est pas le premier Crossover de Peugeot qui, avec les 3008, 4007 et plus récemment le 4008, était déjà présent dans ce segment porteur. Le 2008 vient compléter cette gamme par le bas, en proposant un véhicule moderne et abouti. Ainsi, la marque renonce par ce biais à produire une 208 SW (break).

L'esthétique est réussie. Le style Peugeot est omniprésent, avec une allure générale alliant élégance et modernisme. Le design du premier prototype n'a été que peu retouché sur la voiture commercialisée. La ligne est dynamique malgré des volumes plutôt conventionnels, à mi-chemin entre un break et un SUV, à l'image des versions « All-Road » que proposent certains constructeurs pour leur breaks. Les protections inférieures avant et arrière en acier inoxydable donnent un air de baroudeur alors que la calandre rappelle celle de la récente Peugeot 208. Le regard félin intègre des feux de jours à LED dès le modèle de base. Le pavillon de toit affiche un décrochement de ligne au-dessus des places arrières et du coffre, souligné par un insert en aluminium brossé. Le chrome et l'alu brossé sont d'ailleurs omniprésents, donnant une touche d'exclusivité. Une chose est sûre : l'esthétique est consensuelle et attire les regards.

L'intérieur est spacieux et bien conçu. La planche de bord est sobre, presque plate sous le pare-brise. Le bloc compteurs est repris de la 208 et contrairement à ce que certains professionnels de la branche automobile ont affirmé, une fois réglé en profondeur et en hauteur, le volant ne le masque pas, ceci malgré mon siège réglé au plus bas. Dès le second niveau d'équipement, la console centrale arbore un grand écran tactile parfaitement placé, surmontant les commandes de chauffage-climatisation. Les rangements d'habitacle sont nombreux et spacieux, pour un total de 24 litres, dont pas moins de 11 litres dans la console centrale.

L'espace aux places arrières est un peu juste lorsque le siège conducteur est reculé mais demeure correct pour un véhicule de 4.15 mètres de long. Quant au coffre, il est volumineux (450 litres) et même immense et plat une fois les dossiers de sièges (1/3-2/3) rabattus : 1.77 m de long et 1'422 litres !

Outre un GPS aux commandes pour une fois plutôt intuitives, plusieurs options autorisent un équipement de bon niveau : une interface connectée en 3G qui propose une dizaine d'applications telles les guides Michelin ou la localisation des stations-service les plus proches, le « Park Assist » qui se charge de parquer votre 2008 dans un mouchoir de poche et enfin le « Grip Control » qui optimise la motricité selon le type de surface choisie (neige, boue, sable). Notons encore que l'exécution « Féline », le haut de gamme, propose un grand toit vitré.

Sous le capot

La 2008 sera proposée en Suisse avec pas moins de cinq motorisations – deux essences et trois diesels – et quatre niveaux d'équipement.

En essence, ce sera un 1.2 litre VTi 3 cylindres (82 CV à 5'750 t/min et 118 Nm à 2'750 t/min pour une consommation normalisée mixte de 4.9 l/100 km – 114 g/km de CO₂) et un 1.6 litre VTi (120 CV à 6'000 t/min et 160 Nm à 4'250 t/min pour une consommation de 5.9 l/100 km – 135 g/km de CO₂). Quant aux diesels, il s'agit d'un 1.4 litre HDi (68 CV à 4'000 t/min et 160 Nm à 1'750 t/min pour une consommation de 4.0 l/100 km – 104 g/km de CO₂), un 1.6 litre e-HDI 92 (92 cv à 4'000 t/min et 230 Nm à 1'750 t/min consommant également 4.0 l/100 km – 103 g/km de CO₂) et un second 1.6 litre e-HDI 115 avec turbo à géométrie variable (115 CV à 3'600 t/min et 270 Nm à 1'750 t/min pour une consommation mixte de 4.0 l/100 km toujours – 105 g/km de CO₂). Le 1.2 essence est disponible avec une boîte à 5 vitesses manuelle ou « SST » pilotée. La motorisation diesel 92 CV est également disponible en boîte manuelle à 5 vitesses ou avec une boîte pilotée à 6 rapports. La version diesel 115 CV n'est proposée qu'en boîte manuelle à 6 vitesses, les autres versions se contentant de boîte manuelle à 5 rapports.

Les cinq versions sont équipées de série d'un antiblocage de roue ABS, d'un contrôle de stabilité ESP, d'un anti-patinage ASR ainsi que du Stop & Start. Le diamètre de braquage est dans la moyenne avec 11.2 m entre murs ou 10.4 m entre trottoirs.

Au volant

Peugeot étant considéré comme une référence en termes de châssis, l'objectif était de proposer un comportement digne d'une berline malgré le centre de gravité rehaussé du Crossover. Les petites routes humides des Vosges ont d'emblée annoncé leur verdict : objectif atteint ! Pour ma part, je n'avais encore jamais conduit de Crossover avec un comportement aussi rigoureux. Le train avant a un grip mécanique d'excellent niveau et la direction, bien que peu directe avec 2 tours $\frac{3}{4}$ de butée à butée, est suffisamment incisive. Le train arrière suit sans broncher quel que soit la charge imposée par la direction. Et cela malgré un très bon niveau de confort pour une voiture de cette taille. J'ai relevé une différence de tarage entre les versions diesel et essence, les secondes étant plus souples en amortissement et en roulis. Outre la rigueur des trains roulants, il faut également chercher l'explication de cette efficacité dans le poids très limité de la voiture. Peugeot a réussi à le limiter drastiquement, de 1040 kg à 1080 kg selon la version. Pour un véhicule offrant un tel volume, c'est une sacrée performance ! Bref, le comportement dynamique de la 2008 est une vraie réussite.

J'ai eu la possibilité d'essayer les cinq versions moteur et parmi elles, j'en recommanderais trois. Pour les personnes qui ne feront pas beaucoup de longues distances, utilisant leur 2008 pour des trajets régionaux, le 1.2 VTi ou le 1.4 HDi selon que l'on préfère l'essence ou le diesel. Grâce au poids limité de l'auto, ils suffisent amplement pour rendre la conduite agréable. Quant aux personnes qui rouleront sur de plus longues distances, c'est sans conteste vers le 1.6 HDi 115 CV qu'elles se tourneront. Le couple nettement supérieur et la boîte à six vitesses offrent un réel avantage en terme de plaisir de conduite, qui invite même à rouler assez sportivement si la route se fait tortueuse. La motorisation essence 120 CV est moins attrayante en comparaison, n'offrant que boîte à cinq vitesses et donnant une sensation de manque de couple qui oblige à monter plus haut dans les tours. Quant à la version HDi 92 CV, qui constituera assurément la majorité des ventes en France, je l'ai trouvée un peu plus « rugueuse » à bas régime ; je lui préfère donc la version 115 CV quasi équivalente en termes de consommation et émissions de CO2 mais plus dynamique. Notons encore que les versions HDi sont plutôt bien insonorisées, ne dénotant leur motorisation diesel qu'au démarrage à froid.

J'ai également eu l'occasion de tester le Grip Control sur une piste rendue très boueuse par les fortes pluies et les passages répétés de nos confrères. Il faut reconnaître que le gain en traction sur ce terrain est assez bluffant, le petit

Crossover réussissant aisément à s'extraire d'une mare de 20 cm de boue par une pente de plus de 15% alors que j'ai eu bien de la peine à le faire en débranchant cette option. Si la position neige est du même acabit, ce sera un vrai plus sur route enneigée. Ça ne transforme certes pas le véhicule en 4×4 mais, allié à la garde au sol rehaussée, cela permet de s'aventurer dans des chemins ou pistes relativement pentus.

Verdict

Jouant sur une image peut-être plus classique et conformiste qu'un Renault Captur ou un Nissan Juke, Peugeot a assurément réussi son petit Crossover. Certes, ses deux concurrents principaux seront sans doute perçus comme plus jeunes et plus personnalisables mais le 2008 présente d'autres avantages, à commencer par son comportement routier et des performances supérieures que lui valent son poids réduit et un châssis très rigoureux. Autant à l'extérieur qu'à l'intérieur, la qualité perçue est nettement en hausse et l'agencement de la planche de bord très agréable à l'œil et fonctionnel.

Le 2008 sera proposé en Suisse dans quatre niveaux de finition : « Access » de CHF 19'900.- à 25'300.- avec les motorisations 1.2 VTi, 1.4 HDi et 1.6 HDi 92 CV, « Active » de CHF 22'350.- à 28'200.- en motorisation 1.2 VTi, 1.6 VTi et 1.6 HDi 92, ce dernier avec ou sans la boîte à vitesse pilotée, « Allure » de CHF 24'450.- à 30'300.- avec les moteurs 1.2 VTi, 1.6 VTi, 1.6 HDi 92 CV et 115 CV et enfin « Féline » de CHF 29'700.- à 33'300.- avec les motorisations 1.6 VTi 120 CV et les deux versions du 1.6 HDi (92 et 115 CV), qui se dote d'un beau toit panoramique en verre.

A n'en pas douter, le 2008 complète avantageusement la gamme Peugeot et contribue comme la récente Peugeot 208 à donner un coup de jeune à la marque au lion. Alliée à une qualité en hausse et une image dynamique, je m'attends à un joli succès pour ce dernier venu parmi les Crossover urbains.

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

Nos remerciements à Peugeot Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce Peugeot 2008.

A lire aussi

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

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

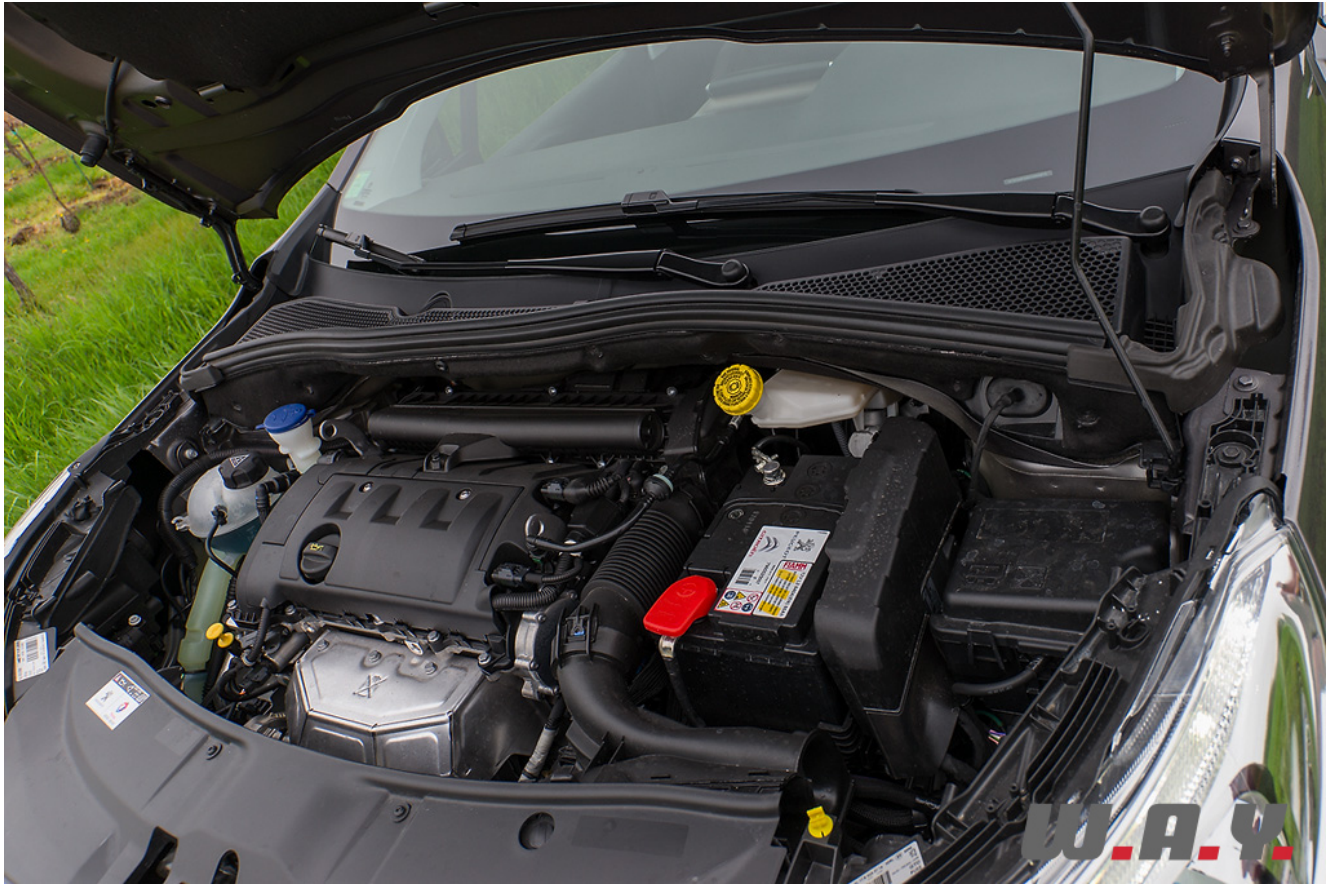
Nouveauté – Peugeot GTI Concept et XY Concept

Nouveauté – Peugeot 208











W.A.V.





W.A.Y.











