Essai – Peugeot 208 GT Line 130 : La petite Lionne sort les crocs et ses trois griffes

Pas de pseudo-lifting, cette nouvelle Peugeot 208 a été créé de toute part et à partir d'une feuille blanche avec toute l'expérience et le savoir-faire maison. Nous en sommes pourtant qu'à la deuxième génération. Est-ce vraiment un bon calcul ?

- 3 cylindres, essence, turbo, 1'199 cm^3
- 130 ch à 5'500 t/min
- 230 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 208 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1'233 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'055 x 1'745 x 1'430
- Conso. mesurée : 6.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 138 g/km (A)
- dès CHF 27'550.-, mod. essayé : CHF 33'080.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais, Marc-Philip Jennings

La compétition est vive dans ce segment B des petites citadines. Peugeot réagit bien et ne se laisse pas dépasser par la concurrence, loin de là. Le constructeur Sochalien nous annonce de la haute technologie avec, pour notre modèle d'essai, un moteur « PureTech » et un intérieur revu à la hausse en termes de qualité et de fonctionnalité.

Après mon essai de sa grande sœur la 508 SW, j'avais hâte d'essayer plus longuement cette nouvelle 208 ici en déclinaison GT Line.

A l'extérieur

Cette 208 GT Line est tout sauf sage. Terminé les rondeurs et cette bouille joviale. Place à l'agressivité. Sa couleur Bleu Vertigo associé à des éléments noirs laqués lui va à ravir. Son toit panoramique en verre, son béquet, ses jantes de 17 pouces mais surtout les crocs full LED de la Lionne terminent ce look agressif sur cette calandre déjà très « méchante ». Cette face avant est le nouveau signe distinctif de la marque, déjà vue sur la récente 508 que j'avais déjà essayé il y a quelques mois. C'est très dynamique, très Peugeot, très typé 2020.

L'arrière n'est pas en reste puisqu'il est marqué par les feux aux trois griffes. Ils sont reliés entre eux par cette bande noire que beaucoup de designers utilisent aujourd'hui pour donner une impression plus imposante et de la robustesse aux poupes des véhicules. Cela va très bien à cette 208 qui en impose de l'arrière aussi. On est loin de la première génération qui était tout en rondeur. Ici, il y a de la recherche dans les coups de crayon. C'est une réussite à rendre jaloux Luc Donckerwolke (mon designer préféré avec Giorgetto Giugiaro) qui a dessiné sa concurrente directe, la nouvelle Hyundai i20 qui, sans être moche, n'atteint pas, une fois n'est pas coutume, ce qu'ont fait les designers Peugeot. Chapeau à eux ! Pour moi c'est la plus belle dans ce segment.

Adieu à la plateforme actuelle (la PF1), les ingénieurs ont conçu un châssis plus léger mais plus robuste afin de supporter les versions électriques : la CMP pour Common Modular Platform. Elle est plus grande tout de même de 9 cm que sa devancière avec 4’055 cm, c’est d’ailleurs la plus longue de sa catégorie. Elle est aussi légèrement plus basse de 2 cm et plus large de 3 cm, d’où son allure plus agressive et sportive. Voyons si cela permet d’avoir un intérieur spacieux.

A l’intérieur

L’intérieur est flatteur et de belle finition, surtout sur cette version GT Line. Il y a clairement de la 508 ici, avec notamment les touches piano que je trouve superbes et pratiques. Elles actionnent, entres autres, la clim, le GPS, la radio…. Derrière se trouvent des touches tactiles offrant les raccourcis à différentes fonctions comme la ventilation, le téléphone, etc…

La console centrale en noir laqué est très classe et les doigts marquent moins que chez certains autres constructeurs. Un écran central de 10 pouces orienté vers le conducteur regroupe toutes les informations principales. Le système de navigation est rapide et ergonomique, de surcroit on peut le lancer en roulant.

Cette 208 nous propose la technologie i-Cockpit 3D. Cela reste visuellement en adéquation avec notre époque et chacun y trouvera son design et son choix d’information. Ce système est bluffant et hyper-lisible. De ce fait, il permet au conducteur une meilleure réactivité.

Les sièges sont beaux et sont fermes juste comme il faut et offrent un très bon maintien. A l'avant on se sent super bien dans cette voiture, les découpes dans les portières et les côtés du tableau de bord donnent une impression d'espace. On se croirait dans le segment supérieur. En revanche ce n'est pas le cas à l'arrière qui sera à réserver aux enfants. En effet, la découpe de la portière implique de se tordre pour s'asseoir dans un espace où il est bon de ne pas faire plus d'1m60 pour être bien.

Mais finalement quels sont ceux qui montent tous les jours à quatre dans une voiture du segment B ? Nous sommes souvent un, voire maximum deux. D'ailleurs la taille du coffre semble faite pour deux car, avec ses 265 litres, nous avons l'un des plus petits coffres de sa catégorie.

Sous le capot

Un petit moteur dernier cri se trouve sous cette belle robe bleue. Il s'agit du 3 cylindres PureTech de 1,2 litre répondant déjà à la dernière norme antipollution européenne Euro 6d. Il développe 130 ch pour un couple de 230 Nm, le tout transmis à la route via les roues avant.

Pour notre modèle d'essai, cette 208 GT Line est équipée d'une boîte automatique à 8 rapports de dernière génération se pilotant en mode automatique ou manuellement via des palettes fixes derrière le volant. Le 0 à 100km/h est réalisé en 8,7 secondes et la petite française peut atteindre 208 km/h en vitesse

maximum. Peu polluant avec un rejet de 138 g/km de CO_2, pour l'auto qui nous intéresse aujourd'hui, son moteur est aussi très économe avec une consommation relevée à 6,2 l/100km, alors que la fiche technique en promet seulement 0,1 l/100km de moins.

Dernier point et non des moindres, cette nouvelle Peugeot 208 est également disponible avec un 4 cylindres diesel et, depuis quelques mois, en 100% électrique. Cette dernière mérite qu'on s'y intéresse plus longuement, nous ne manquerons pas de vous proposer un essai complet prochainement.

Au volant

Le premier ressenti est souvent ce que je retrouve dans ma conclusion. La voiture n'est pas si grande mais elle en impose sur la route. Les sièges sont fermes mais très confortables et l'amortissement est un savant dosage entre rigueur et absorption de toutes les inégalités de l'asphalte. Un régal.

Il faut se faire à ce petit volant avec son méplat en haut et en bas, il est tellement fun et agréable. La direction n'est plus ce que l'on avait dans les anciennes Peugeot, elle reste néanmoins super précise et ferme, voir dure dans certains cas, mais on sent que ce n'est pas totalement direct. Il y a un quelques degrés au point milieu ou j'ai une sensation de « mou ». Je ne sais comment retranscrire cette impression mais ce n'est pas à mon goût lorsque cela tourne beaucoup. La joie des directions électriques. Toutefois, cela reste une question d'habitude car après deux heures de conduite, cette sensation s'estompe quelque peu.

Le moteur à l'arrêt est d'un silence tel que j'oublie de l'éteindre par deux fois ! Il faut, il est vrai, appuyer longtemps sur le poussoir Stop en position parking pour que la voiture s'éteigne. Je switche rapidement du mode Eco pour me mettre en mode Normal, quand j'essaye une voiture ce n'est pas pour « économiser » et que tout s'arrête à chaque feu rouge, mais la fonctione existe, sachez-le.

En Normal donc, la voiture est douce et les huit vitesses passent sans se faire remarquer. La conduite est agréable tout en restant économique en termes de consommation. Les relances sont suffisantes pour le trafic actuel, c'est parfait. Comme d'habitude, ceux qui me lisent le savent, je débranche l'assistant de voie. Ici, un bouton poussoir situé à gauche du volant qu'il faut actionner à chaque démarrage… J'ai juste essayé de le garder en descente dans un col, au calme et en coupant un virage donc une ligne blanche continue. Ce n'est pas bien, je vous l'accorde, mais c'est pour constater que cette assistance me renvoie sur ma voie séance tenante, me déviant dangereusement de ma trajectoire. Alors peut-être que cela sert ou servira à certains sur autoroute ou ailleurs, mais pas à moi. Quand je conduis, je conduis.

A l'attaque d'un col, je choisis le mode Sport. Je le sélectionne via un interrupteur trois positions situé sur la console centrale derrière le frein à main électrique. Le mode s'affiche en rouge sur le cadran central. Les rapports passent un peu plus vite et le moteur hurle jusqu'au abord de la zone rouge située à 6'000 t/min, mais la boite change le rapport en mode auto vers 5'600 t/min. Le châssis est et reste une référence. Un vrai régal. A tel point qu'avec 130 ch j'étais un peu, beaucoup, passionnément en manque. A un moment, en montée et en doublant une petite citadine, je me demande même ou sont les chevaux ! A ce moment-là je me appèle qu'il n'y a que 3 cylindres à disposition, qu'elle n'a que 7'000 bornes et que le couple même de 230 Nm n'est pas suffisant en forte déclinaison pour en faire une véritable sportive. Le poids n'est pourtant pas élevé. Ce n'est pas la 205 GTi d'antan qui, avec plus ou moins la même puissance, avalait tout sur son passage, du moins pas mal de petites voitures lambda. Attention je n'ai pas dit que cette 208 GT Line se traine, loin s'en faut, elle allonge même bien mais le plumage m'a tant fait croire que… Mais non c'est une GT pas une GTi. D'ailleurs sa finition GT Line qu'elle arbore fièrement avec son logo sur les montants arrière aurait dû me le rappeler. Toutefois ça laisse présager que du bon pour une hypothétique future version radicalement plus sportive, on se réjouit.

Alors c'est une excellente GT à tout point de vue. Le freinage est constant et répond toujours présent. Je suis certain qu'une boite mécanique serait plus fun mais cette transmission automatique est tellement adaptée au monde d'aujourd'hui, même si elle ne vaut pas une DSG. Enfin les goûts et les couleurs, je sais que certains de mes collègues ne seront pas d'accord avec moi. En revanche, le placement fixe des palettes n'est pas top car il est situé trop haut et

elles sont trop courtes. Il m’arrive plusieurs fois de les chercher dans les virages…

Cette auto est super équipée avec le pack Drive Assist Plus et son régulateur de vitesse adaptatif, l’aide au maintien actif de voie, le stop and go, le système de freinage automatique d’urgence, l’allumage automatique des grands phares, l’alerte de fatigue qui toutes les deux heures vous rappelle qu’un café est nécessaire ou lorsque vous êtes au téléphone depuis plus de dix minutes, qu’il serait bon de raccrocher ou de s’arrêter pour continuer la conversation. Il y a aussi la reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse, la surveillance des angles morts, la recharge par induction des smartphones, des portes avant assistées vers la fin de la fermeture. Une voiture plaisante à vivre au quotidien et bien pensée.

Verdict

A me lire, vous allez croire que cette nouvelle Peugeot 208 en version GT Line est parfaite. Eh bien oui, enfin presque. Je lui trouve en effet, peu de défauts et pour moi, en plus d’être la plus belle de son segment, c’est la plus confortable et l’une des plus plaisantes à conduire et à vivre au quotidien. A voir ce que cela donnera en version véritablement plus sportive, mais aujourd’hui, ce petit trois cylindres s’en sort très bien, il m’a bluffé tout au long de cet essai.

Pour moi, aucun doute, recréer cette 208 pour accueillir les différentes

motorisations était le bon calcul. Un peu comme la 205 à son époque, Peugeot a tiré le bon numéro. On a là, un futur best-seller.

<u>Prix et options – Peugeot 208 GT Line PureTech 130 EAT8</u>

Prix de base : CHF 29’300.-

Peinture spéciale Bleu Vertigo : CHF 850.-

Toit Black Diamond : CHF: 400.-

Sièges avant chauffants : CHF: 300.-

Toit panoramique avec velum intérieur à commande mécanique : CHF: 600.-

Accès et démarrage mains libres Proximity : CHF: 380.-

Navigation 3D connectée avec écran tactile : CHF: 600.-

Recharge smartphone sans fil : CHF: 200.-

Pack Drive Assist Plus : CHF: 450.-
(Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop&Go + aide au maintien de la position dans la voie + Pack Safety Plus)

<u>Prix TOTAL : CHF 33’080.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 208 GT Line PureTech 130 EAT8.

A lire aussi

Essai – Peugeot 508 SW BlueHDi 130 EAT8 : L’anti SUV a de beaux restes

Essai – Peugeot 508 GT Berline : Le lion sort de l’ombre

Premier contact – Peugeot 508 SW : Le retour de la Reine Lionne

Essai – Peugeot 5008 GT : SUV Peugeot sorti du désert

Essai – Peugeot 3008 GT : En route pour la fashion week…

Technique – Grip Control : Traction optimisée sur Peugeot et Citroën

Essai – Peugeot 308 GTi : La GTI au quotidien

Premier contact – Peugeot 308 GTi : Un patronyme amplement mérité !

Essai – Peugeot 308 GT : La meilleure des compactes ?

Essai – Peugeot 208 GTI 30th : Digne héritière !

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

Nouveauté – Peugeot 3008 GT Hybrid4

Nouveauté – Peugeot 2008

Nouveauté – Peugeot 208

Présentation – Peugeot Concept 508 Sport Engineered

Présentation – Peugeot e-Legend Concept

Nouveauté – Peugeot 508 SW

Nouveauté – Peugeot 508

Présentation – Peugeot 308 MY17

Présentation – Peugeot Instinct Concept

Nouveauté – Peugeot 5008

Nouveauté – Peugeot 3008

Nouveauté – Peugeot 2008

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