

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

Après un premier contact au Sud de la France, nous étions impatient d'essayer plus longuement la dernière petite lionne de Sochaux sur nos routes, en utilisation quotidienne. C'est maintenant chose faite après plus de 2'000 km au volant de la nouvelle Peugeot 208 GTI.



- 4 cylindres turbo, 1'598 cm³
- 200 CV à 5'800 t/min
- 275 Nm dès 1'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.8 sec.
- Poids : 1'160 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'962 x 1'739 x 1'460
- Conso. mesurée : 9.3 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 139 g/km (D)
- dès CHF 29'900.-, modèle essayé: CHF 33'000.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon

Comme expliqué lors de mon essai de la Peugeot 208, il y a environ un an, le

constructeur français souhaitait rattraper le retard accumulé par les 206 et 207 qui, il faut le reconnaître, n'ont pas vraiment marqué leur époque, à l'inverse de la mythique 205. D'ailleurs à fin juin 2013 sur le marché français, la citadine pointe à la première place des ventes, tous segments confondus, avec 7,3% des parts de marché. La 208 GTI et sa petite sœur « XY » - que vous découvrirez dans quelques semaines sur Wheels And You - représentent 10% des commandes totales depuis leur lancement.

Donc, avec l'arrivée de la déclinaison sportive badgée GTI, trois lettres qui font faire un bond de 30 ans en arrière, la marque a décidé de « passer la deuxième » en faisant revivre une légende de mon adolescence, la 205 GTI. Mon collègue étant revenu enthousiaste de sa découverte avec cette 208 GTI, il me tardait donc d'en prendre les commandes afin de vérifier ses bonnes premières impressions.

A l'extérieur

A l'occasion de mon essai de la version 1.6, j'avais été plutôt sceptique sur sa ligne puis je m'y étais fait. Et bien là, c'est un peu le même sentiment en prenant possession de cette 208 GTI flambant neuve dans une livrée « Blanc Banquise ». Cette teinte lui va plutôt bien malgré que je commence à être un peu lassé du blanc, trop utilisé par les constructeurs, toutes marques confondues, ces dernières années. Le choix étant relativement restreint, seulement six coloris, j'aurais personnellement opté pour le gris anthracite, « Gris Shark » pour être précis, qui ressort particulièrement bien sur le configurateur en ligne.

En fait je la trouve presque trop discrète cette GTI, j'aurai aimé plus d'audace de la part des designers. La caisse est la même avec toutefois des voies élargies, plus 10 mm à l'avant et plus 20 mm à l'arrière. Mais en tournant autour, je n'arrive pas à m'enlever l'idée qu'il manque quelque chose... sans savoir vraiment quoi finalement... D'ailleurs les différences esthétiques sont minimes avec le modèle standard : des élargisseurs d'ailes et des bas de caisse couleur carrosserie, ainsi que quelques signes distinctifs tels que des nouveaux phares avant, une calandre légèrement plus sportive et un bandeau latéral chromé qui se termine après la vitre arrière par un badge GTI bicolore, rouge et chrome. Cet attribut longeant la carrosserie me fait d'ailleurs un peu penser au « sabre » de la DS5, qui lui relie les phares avant et le pare-brise. Je noterais encore des jantes spécifiques au

design intéressant, disponibles en trois finitions.

Pour revenir aux optiques avant, elles intègrent des feux diurnes à LED du plus bel effet qui sont traversés par les clignotants, eux aussi à LED. Ce regard moderne et dynamique donne beaucoup de prestance à la proue du petit bolide. Pour l'accentuer, la face avant affiche une calandre plus large avec une finition en drapeau à damier. On retrouve aussi, entre le badge du capot et grille, la plaque marquée « Peugeot », en rouge cette fois-ci, qui m'avait moyennement convaincu sur la 208 1.6. Je ne suis toujours pas fan de cette identité fièrement affichée mais je m'y suis fait et il faudra bien puisque tous les nouveaux modèles de la marque l'arborent, certains plus que d'autres à l'image du dernier arrivé, le 2008. Finalement, derniers attributs de cette 208 GTI, un spoiler de toit couleur carrosserie et un diffuseur arrière noir laqué qui intègre un échappement à double sorties, réunies sur la partie droite. Pour l'équilibre visuel, j'aurais aimé une sortie de chaque côté, mais les impératifs techniques en ont décidé autrement histoire de ne pas faire exploser les coûts de développement de cette nouvelle Peugeot 208 GTI.

Cette dernière est donc plus sportive et dynamique que sa petite soeur mais elle reste à mes yeux un peu trop sage esthétiquement. A quand une version homologuée route qui s'inspire de la voiture de course qui a fait ses premières armes avec succès (victoire et triplé aux 24 Heures du Nürburgring dans la catégorie « SP2T » des moins de 1'600 cm³ essence) sur la mythique et démoniaque Nordschleife, voir carrément une déclinaison « T16 » qui reprendrait le style totalement déjanté de la 208 T16 Pikes Peak de Sébastien Loeb qui a pulvérisé le record de cette fameuse course de côte le week-end du 30 juin !

A l'intérieur

Déjà sous le charme lorsque j'avais pris les commandes de la version normale en finition « Allure », le haut de gamme pour la 208, j'ai été une nouvelle fois conquis par l'ambiance à bord.

Le rouge est de mise, rappel à son ancêtre la 205 GTI, et s'affiche un peu partout dans l'habitacle. Tout d'abord sur les sièges recouverts de tissu et de cuir noir avec surpiques et détails rouges. Ces derniers de très bonne facture proposent un excellent confort avec un maintien suffisant pour la conduite sportive. Les

ceintures elles arborent une ligne centrale rouge. La teinte rouge s'affiche encore sur la console centrale et sur les poignées de maintien dans les panneaux de porte avec un dégradé noir-rouge que je trouve personnellement un peu « too much ». A l'inverse, le rouge toujours, sous la forme d'un éclairage à LED, entoure l'ensemble des compteurs et le rendu est magnifique. Pour finir, le rouge est aussi présent sur le volant en cuir noir, avec une surpiqûre, une bague indiquant le point milieu et sur le fameux logo, chrome et rouge.

Comme sur la 208 de base, le volant propose un petit diamètre, avec cette fois un léger méplat dans sa partie inférieure. Un peu déconcerté lors de ma première prise en main d'une 208, j'ai beaucoup apprécié cette deuxième expérience notamment en conduite soutenue sur les petites routes du Jura vaudois. Pour le reste, pas de grande différence par rapport à une 208 normale, on retrouve toujours l'interface multimédia ultra-complète et moderne dont le fonctionnement nécessite un petit apprentissage la première fois. Cette fois-ci, pas de souci de reboot intempestif, la technologie a parfaitement fonctionné tout au long de mon essai.

Exclusivement disponible en version trois portes, la 208 GTI offre une habitabilité correcte, dans les standards du segment. Il faudra cependant faire preuve d'agilité pour gagner les places arrière, mais une fois l'obstacle franchi, deux occupants de taille adulte s'y trouveront correctement installés. Le coffre propose un volume intéressant de 285 litres pouvant même atteindre 1'076 litres une fois la banquette arrière rabattue.

Dernier détail, notre voiture disposait du toit panoramique en verre, disponible en option (CHF 600.-), qui amène beaucoup de luminosité à l'intérieur. Ce dernier est aussi éclairé de chaque côté par des LED bleues... mais, diable, pourquoi ne pas les avoir faites rouges ?

Sous le capot

C'est là que le changement majeur a lieu. La mécanique qui anime la petite Française se veut turbulente et elle a intérêt de l'être si cette 208 GTI souhaite faire honneur à son ancêtre. Il s'agit toujours d'un quatre cylindres 1.6 l. mais cette fois greffé d'un turbo pour atteindre la puissance de 200 CV à 5'800 t/min et proposer un couple de 275 Nm, avec overboost temporaire, dès 1'700 t/min. Une

mécanique quasiment identique à celle que j'avais pu essayer sur la Citroën DS3 Racing et dont la base est aussi commune avec les Mini Cooper S. Les réactions sont d'ailleurs relativement similaires à l'exception peut-être que la Peugeot semble plus docile et moins brutale. Autre compromis fait par les ingénieurs, le bruit du moteur est plutôt discret, presque trop en fait. Mais apparemment ce phénomène s'applique avant tout pour les occupants car depuis l'extérieur, cette 208 GTI développe une sonorité assez sympathique sans être trop aguicheuse.

Souple et volontaire, le moteur de la lionne répond parfaitement à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Je lui reprocherai simplement un léger creux en dessous de 3'000-3'500 t/min, mais selon les dires du garage Peugeot Bymycar à Gland, la voiture se libèrerait une fois les 3'000 km passés. Comme notre voiture d'essai affichait zéro kilomètres au moment d'en prendre les commandes, il faudrait tester un modèle plus kilométré pour vérifier ce point.

Niveau consommation, le félin ne se montre pas trop gourmand sans être un chameau. En effet, si la fiche technique annonce une valeur mixte de 5.9 l./100km, l'ordinateur de bord m'a gratifié de 8.8 l./100km sur les presque 2'000 km parcourus lors de mon essai. En effectuant les calculs lors des différents passages à la pompe, j'aurai noté une différence d'un demi-litre entre la technologie et la réalité, amenant donc ma consommation moyenne à 9.3 l./100km. Certes je n'aurai pas hésité à cravacher ma monture et je l'aurai amené sur toutes les petites routes du Jura vaudois pour la repousser dans ses derniers retranchements. D'ailleurs, sur la base de l'ordinateur de bord, en conduite (très) soutenue, la consommation flirtait avec les 11 l./100km soit pas beaucoup plus que la moyenne de mon essai. Une valeur identique a été relevée lors d'une utilisation exclusivement en ville, démontrant ses affinités pour le sport avant le shopping.

Au volant

Après les commentaires positifs de mon collègue suite au lancement de la 208 GTI à Nice, je me réjouissais d'attaquer les petites routes que je connais bien avec cette nouvelle bombinette.

Correctement installé aux commandes, le petit volant tombe parfaitement dans mes mains, la visibilité périphérique est excellente, comme déjà constaté lors de

mon essai de la 1.6 VTI, tout semble être au rendez-vous pour passer d'agréables moments avec la petite Française. Je prends vite mes marques et j'attaque confiant les virolets qui me ramènent chez moi. Je suis tout de suite emballé par l'excellent comportement routier de la voiture, elle est très stable, vire à plat et enchaîne les virages à rythme soutenu. Quel plaisir ! Bien sûr, l'agilité et la vivacité d'une 205 GTI n'est pas au rendez-vous, mais de nos jours, il est bien clair que c'est impossible de retrouver de telles sensations. Du moins dans un engin homologué pour la route. La faute au poids bien évidemment ! Malgré son poids contenu, seulement 1'160 kg selon le constructeur, cette 208 GTI affiche presque 300 kg de plus que sa mythique ancêtre (dépendant des versions, la 205 GTI pèsent entre 850 et 910 kg). Certes cette différence peut vous paraître faible, mais habitué des « Light is Right », je peux vous assurer que le poids est beaucoup plus important que la puissance d'une voiture...

Une fois la nostalgie passée, je continue d'apprivoiser le petit bolide. C'est facile à emmener, ça ne rechigne pas à bondir d'une courbe à l'autre pour autant que l'on garde le régime moteur au-dessus de 3'500 t./min. Vous pouvez même désactiver l'ESP et là les sensations se rapprochent un peu plus des anciennes sportives de la marque, telle que la 106 XSI qui a égayé mes premières expériences de conduite. Le train avant est ultra incisif, la voiture plonge dans les courbes et suit avec précision l'angle que vous aurez donné au travers du volant. L'arrière lui aussi pivote idéalement et donne l'impression que la voiture s'enroule autour du virage, quel pied ! C'est agréable de ressentir de telles sensations tant les voitures modernes ont tendance à gommer tout ressenti avec la route. Cette Peugeot 208 GTI reprend le flambeau laissé de côté par les deux modèles précédents, soit la 206 et la 207, faisant d'elle une vraie GTI. Oui oui je les entends déjà les sceptiques qui m'ont dit que c'était une GT et pas une GTI... mais il faut reconnaître que de nos jours, les sportives pures et dures sont de moins en moins fréquentes car la clientèle veut, pour la plupart, une voiture homogène et ne veut pas faire de compromis, surtout au détriment du confort.

D'ailleurs, lors de mon essai, j'en ai profité pour comparer brièvement la concurrence, la Ford Fiesta ST et la Renault Clio R.S. qui après une récente première prise en main seront toutes deux prochainement passées au crible plus longuement par l'équipe de Wheels And You. Si vous voulez de la sportivité, dirigez vous vers la Fiesta, beaucoup plus brute et plus radicale que nos deux françaises. La Clio elle, offre un agrément de conduite encore plus orienté vers le

confort avec une suspension plus confortable, malgré le châssis Cup du modèle essayé, ainsi qu'une boîte robotisée à double embrayage. Toutefois, sur les trois, je trouve que la Peugeot propose le meilleur rapport plaisir/confort/comportement...

D'ailleurs, je rebondirai sur la suspension de la 208 GTI qui propose suffisamment de confort, quoi que malgré tout relativement ferme, avec une efficacité à la hauteur du tempérament. Tout comme ses freins, suffisamment performants et qui montrent, lors de gros freinages appuyés, l'excellente stabilité de la voiture. C'est là LE point fort de cette 208 GTI, son châssis est vraiment performant et ça se ressent à tout instant.

Bon avec tout ça, je vous ai parlé que de performance et d'efficacité mais la petite Peugeot se comporte parfaitement aussi bien sur autoroute qu'en milieu urbain. D'ailleurs, pour la ville, notre modèle disposait en option du pack Park Assist (CHF 400.-), un système permettant de rentrer et ressortir d'un créneau sans avoir à toucher le volant, la technologie se chargeant de toute la gymnastique. Ce n'est pas la première fois que je teste un tel système pour rentrer dans une place de parc, mais par contre, je n'avais jamais tenté la manœuvre inverse. Bref, aussi bien dans un sens que dans l'autre, les créneaux, même les plus serrés, deviendront une simple formalité... du moment que vous accepterez de prendre le temps de laisser faire la machine.

Je terminerai mes impressions en parlant de la boîte de vitesses et comme déjà mentionné lors de mon essai du modèle normal, le levier manque cruellement de précision. C'est d'autant plus flagrant qu'à la même période, mon collègue avait à l'essai la nouvelle mouture de la RCZ, équipée de la même motorisation. Dans cette dernière, tout comme dans la première version essayée par mes soins, la course du levier est courte et précise, comme je les aime !

Verdict

Vous l'aurez compris, cette petite Française m'a bien plu, elle offre un plaisir de conduite indéniable tout en restant facilement utilisable au quotidien. De surcroit, son tarif est très correct puisqu'il débute à CHF 29'900.- (depuis le 1er juin 2013, avant il était de CHF 30'900.-) avec des options à prix contenu, sans compter les différentes primes en vigueur actuellement.

Je l'aurais aimée un tantinet plus bestiale tellement le châssis semble encaisser la puissance avec facilité. Qui sait, le constructeur nous sortira peut-être une version extrême, comme il l'a fait avec la RCZ-R qui devrait arriver prochainement sur nos routes.

Quant à la concurrence, je dirais qu'il en faut pour tout le monde... La Ford Fiesta ST est plus sportive, la Renault Clio R.S. est plus confortable et apporte un avantage indéniable avec ses cinq portes, mais à mes yeux, la Peugeot 208 GTI propose la meilleure qualité de finition et le meilleur feeling de conduite des trois malgré peut-être qu'elle pousse un peu moins que ses rivales. Mais probablement que la donne change une fois les 3'000 km passés...

Prix et options - Peugeot 208 GTI

Prix de base : CHF 29'900.-

Jantes aluminium 17" « Carbone », finition Gris Etincelle vernis mat : CHF 100.-

Toit panoramique en verre avec jalousie manuelle et guides de lumière bleue : CHF 600.-

Pack HiFi : CHF 600.-

Pack Park Assist : CHF 400.- □

(Manœuvre de stationnement automatisée, aide au stationnement avant et arrière, projecteur antibrouillard avec fonction cornering)

Pack Rangement : CHF 200.- □

(Accoudoir central avant similicuir avec surpiquûres rouges, enjoliveurs de boîte de vitesse chromés)

Pack Navigation 4 : CHF 1'200.- □

(Ecran tactile avec navigation, lecteur CD dans la boîte à gants, système Peugeot Connect SOS et Assistance)

Prix TOTAL : CHF 33'000.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 208 GTI ainsi qu'au garage Peugeot Bymycar à Gland pour la logistique.

Un grand merci également à Melinda et Jérémie pour leur participation à la séance photo avec leur magnifique Peugeot 205 GTI.

A lire aussi

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 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

























W.A.Y.



W.A.Y.





W.A.Y.



W.A.Y.

