

Essai - Peugeot 208 : La renaissance du lion

Longtemps numéro un des petites voitures françaises avec sa mythique 205, Peugeot a ensuite laissé ses concurrents prendre les devants avec la Clio et surtout plus récemment la DS3 pour les « premium ». Il est temps de voir si le vent tourne dans l'hexagone avec l'arrivée de la nouvelle 208.



- 4 cylindres, 1'598 cm³
- 120 CV à 6'000 t/min
- 160 Nm à 4'250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.9 sec.
- Poids : 1'155 kg
- Conso. mesurée : 7.0 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 134 g/km (C)
- dès CHF 24'450.-
modèle essayé : CHF 28'400.-

La marque au lion affirme sa volonté de ne pas se laisser distancer par sa cousine aux doubles chevrons en proposant bon nombre de nouveaux modèles plutôt intéressants. Nous avons été charmés par le sympathique coupé RCZ, surpris par la découverte du 3008 HYbrid4, le premier hybride diesel et nous étions plutôt convaincus du design et de la finition du break 508. Certes pour ce dernier nous étions un peu resté sur notre faim en terme de motorisation.

Mais quand on parle de Peugeot dans les citadines, le premier modèle qui me vient à l'esprit c'est bien entendu la 205 dont la version Rallye Raid ou T16 a bercé ma jeunesse. Dans ce segment, il faut avouer que depuis ce sacré numéro, je n'ai pas vraiment été séduit par sa descendance, du moins jusqu'à l'automne passé, moment choisi par Peugeot pour présenter sa nouvelle citadine, la 208. Saura-t-elle nous rappeler son illustre ancêtre ?

A l'extérieur

Plutôt attiré en découvrant les photos du lancement, j'ai revu mon enthousiasme à la baisse lors de sa première apparition publique au dernier Salon de Genève. Impressions mitigées qui se sont confirmées au moment de prendre possession de notre voiture d'essai. En effet, j'ai passé un long moment à la regarder sous tous les angles, à lui tourner autour, à analyser les détails et je me confondais dans mes pensées tellement l'ensemble me paraissait torturé. Certes, la finition Allure, le haut de gamme du modèle et la teinte très intéressante « Gris Spirit » lui confèrent une apparence très élégante mais quelque chose me dérange, sans vraiment savoir quoi exactement.

Son bouclier frontal, sa calandre souriante et ses phares acérés affirment sa personnalité et son envie de s'imposer en se démarquant de reste de la production. Toutefois, la petite plaque chromée affichant le nom de la marque, placée entre le badge du capot et la plaque d'immatriculation, apparaît à mes yeux comme « de trop » dans l'esthétique de la partie avant. Les flancs très profilés apportent beaucoup de dynamisme à la voiture, surtout en déclinaison trois portes, avec une petite touche d'élégance sous l'apparence d'un bandeau chromé, spécifique à la gamme Allure, qui prolonge les vitres latérales. Les magnifiques jantes 17" « Oxygène » mettent en avant le côté fashion de la voiture. A l'arrière, les feux en forme de boomerang sont résolument modernes,

accentuant l'image « in » ou dans l'air du temps de cette nouvelle 208. A l'inverse, la séparation très marquée entre le coffre et le pare-chocs arrière me laisse plutôt sceptique.

Au final, après ces quelques jours en compagnie de la nouvelle 208, j'ai revu mon jugement. Oui je trouve son dessin presque trop complexe, une multitude de lignes et de courbes qui ne s'accordent pas toujours à bon escient selon moi. Mais il faut reconnaître que cette 208 a le mérite de proposer un look original et sensuel, amenant un vent de fraîcheur dans le segment des petites voitures de ville.

A l'intérieur

Le sentiment est le même au moment de se glisser à bord. L'ambiance se veut « trendy », présentant un style plutôt épuré et très moderne. Les matériaux utilisés sont de très bonne facture, quelques touches de chrome par-ci par-là et des éléments recouverts d'une teinte noire laquée, le tout, sous des formes anguleuses et dynamiques. L'œil avisé retrouvera quelques similitudes avec sa cousine, la Citroën DS3. Encore une fois, la marque au lion affiche clairement son envie de se démarquer et dicte ses règles stylistiques.

Confortablement installé dans les sièges habillés de cuir noir, inclus dans le Pack Cuir disponible en option, je suis immédiatement surpris par la très petite taille du volant lui aussi tout de cuir vêtu. D'ailleurs ce détail aura choqué toutes les personnes qui sont montées à bord de la voiture pendant mon essai. Un peu déconcertant sur les premiers kilomètres, je m'y habituerai finalement plutôt rapidement. Je noterai d'ailleurs qu'un volant plus grand aurait masqué les compteurs placés relativement bas et dont la vision nécessitera aussi un peu d'adaptation du fait d'une position de conduite un peu haute pour moi. Et dans la même idée que pour son apparence extérieure, il faudra en fait que je m'y habitue. Certes c'est toujours le cas au moment de prendre en main une nouvelle voiture, mais pour cette 208, c'est un peu plus prononcé comme si c'était un moyen supplémentaire d'affirmer sa différence par rapport aux concurrentes du segment.

L'ergonomie est quant à elle très bonne et la richesse de l'équipement remarquable, surtout sur le modèle qui nous a été confié. Un ensemble

radio/navigation, la fonction GPS est en option pour CHF 850.-, avec écran couleur tactile donne l'impression d'avoir une tablette informatique intégrée au tableau de bord. Positionnée au centre de la console, elle s'impose à vos yeux de manière logique et pratique. Ah oui, sa parenté avec un ordinateur personnel est d'autant plus flagrante lorsqu'il redémarre de manière impromptue lors de certaines manipulations. Ce petit défaut est probablement dû à la jeunesse du produit mais il m'a quelque peu surpris, avant de m'amuser, je dois reconnaître, lorsque j'ai vu pour la première fois l'écran s'éteindre brutalement avant de redémarrer en affichant le logo de la marque en image de fond. Parenthèse « geek » refermée, ce concentré de technologie s'avérera extrêmement facile et plaisant à utiliser. Ultra complet et proposant un affichage digne du plus récent des smartphones, il transforme cette 208 au look BCBG en vrai vaisseau spatial ultra moderne. Encore un mot sur l'habitabilité : elle est dans les standards du segment avec des places arrière généreuses, tout comme le coffre qui propose un volume de 285 litres, atteignant 1'076 litres en rabattant les sièges.

Sous le capot

Pour cet essai nous avons hérité du modèle 1.6 VTi équipé d'un moteur essence qui développe une puissance de 120 CV pour un couple de 160 Nm. Ce n'est probablement pas la motorisation la plus attrayante, le constructeur français mettant plutôt en avant ses nouveaux diesel e-HDi aux émissions de CO2 très contenues. Toutefois en imaginant cette 208 dans un environnement urbain, je me dis que finalement un moteur essence relativement « commun » devrait parfaitement faire l'affaire.

Amateur de sensations fortes s'abstenir, je vous le dis tout de suite, ce n'est pas une sportive. Pour cela il faudra opter pour le 1.6 THP de 155 CV ou patienter encore un peu pour découvrir la version GTI présentée au début du mois d'octobre 2012 au Mondial de Paris. Et peut-être une digne héritière de la mythique 205 GTI. Pour fermer le chapitre « performances pures et dures », il faut reconnaître que malgré tout, en attaquant sur les petites routes de campagne, ce petit quatre cylindres répond plutôt bien quand on le cravache franchement, pas rageur mais volontaire dira-t-on. C'est pareil sur autoroute, une fois lancé, tout va bien mais quand viendra le moment de dépasser ou d'accélérer promptement, les reprises sont un peu faibles et il ne faudra pas hésiter à tomber

un rapport. Dans ces conditions, le moteur est aussi un peu bruyant et je regrette l'absence d'un sixième rapport pour baisser le régime lors d'un long trajet autoroutier. Mais en fait, comme je le disais plus haut, cette 208 VTi est avant tout une citadine dont la vocation première sera d'arpenter en long et en large les petites rues de votre ville favorite. A ce jeu, le moteur se comporte idéalement et fourni suffisamment de peps pour se mouvoir en toute quiétude.

Relativement sobre selon les données constructeur, consommation mixte annoncée de 5.8 l./100km, je n'aurai bien évidemment pas réussi à obtenir de tels chiffres. Sans ménager ma monture, j'aurai mesuré une moyenne de 7.0 l./100 km sur les 1'500 km de mon essai. A titre d'information, l'ordinateur de bord plutôt précis affichait 6.7 l./100 km. Mais il faut quand même préciser que nous n'hésitons pas à exploiter toutes les ressources de la voiture afin de la découvrir au mieux et j'imagine aisément qu'en utilisation quotidienne normale, j'aurais pu économiser un demi-litre d'essence au 100 km ramenant ainsi la valeur à quelque chose de relativement proche de ce qui est annoncé par la marque.

Au volant

Vous l'aurez compris, je reste un peu sur ma faim concernant la motorisation qui anime cette 208 VTi ; reste à vérifier maintenant si les sensations distillées sont intéressantes. Une fois les réglages de rigueur effectués, un peu plus long que d'habitude quand même, je me sens bien et apprécie particulièrement le maintien des sièges sport. Malgré sa petite taille, le volant tombe parfaitement dans mes mains et les premiers kilomètres à bord de cette petite lionne sont plutôt agréables. En ville, elle se montre particulièrement maniable et plaisante à conduire, le cahier des charges est selon moi totalement rempli à ce niveau avec du surcroît une excellente vision périphérique.

Comme expliqué plus haut, les grands axes et les routes sinueuses ne sont pas vraiment sa tasse de thé, mais ça vient surtout du moteur qui manque un peu de puissance. De plus avec la monte pneumatique due aux grandes jantes, l'amortissement est plutôt ferme, mais indépendamment de cela, le confort à bord reste excellent. Et sur les petites routes, le châssis dévoile toutes ses qualités en proposant une tenue de route exemplaire, Peugeot oblige ! La prise de roulis est contenue, c'est vraiment un plaisir d'avaler les petits virages. Toutes ces bonnes

impressions de conduite sont très réjouissantes en attendant de voir ce que cache sous sa jupe la version GTI.

J'émettrai une petite réserve sur la boîte de vitesses qui pour moi manquait un peu de précision dans les mouvements du levier, sans non plus être dramatique et surtout n'entachant en rien l'agrément de conduite en milieu urbain. Ah oui, le volant que je trouvais trop petit au moment de découvrir la voiture c'est révélé un atout, aussi bien en ville qu'en conduite sportive.

Verdict

Un peu mitigé sur le cœur du modèle essayé, je suis totalement convaincu du bienfait de cette nouvelle 208 pour le constructeur français. Avec son dessin original et moderne, Peugeot montre clairement qu'avec cette 208 il veut suivre les traces de Citroën avec sa DS3 en proposant un véhicule différent mais très attrayant. A ce jeu, les deux marques cousines distancent clairement le troisième constructeur français, Renault, mais cela va peut-être changer avec l'arrivée de la nouvelle Clio.

La finition est en net progrès, quasi dans les standards germaniques, avec en plus une touche de gaieté que vous ne retrouverez pas sur les concurrentes allemandes. Comme déjà constaté sur les autres modèles Peugeot essayés récemment, l'élégance à la française est bel et bien de retour et c'est aussi le cas sur cette citadine dont la qualité d'ensemble est clairement améliorée par rapport à la 207. En plus, les tarifs sont plutôt intéressants puisque ainsi motorisée, notre 208 Allure, le haut de gamme donc, démarre à CHF 24'450.- pour la version trois portes et à CHF 24'900.- en cinq portes. A savoir que le premier prix est de CHF 16'500.- pour une 208 1.0 VTi équipé d'un nouveau trois cylindres de 68 CV.

Pour ma part, en attendant un modèle résolument sportif, je recommanderai d'opter pour le modèle 1.6 THP développant 155 CV ou alors si votre côté « eco » prend le dessus, dirigez-vous vers le 1.6 e-HDi de 115 CV qui se profile comme LA motorisation de cette nouvelle 208.

Prix et principales options - Peugeot 208 Allure 1.6 VTi 3 portes

Prix de base : CHF 24'450.-

Peinture métallisée « Gris Spirit » : CHF 600.-

Pack Cuir : CHF 1'400.-

(Rétroviseurs extérieurs en partie couleur caisse et rabattables électriquement, seuils de bas de marche en aluminium, poignée de frein à main en cuir noir, volant en cuir noir avec décor chrome, accoudoir central avant, sièges en cuir Claudia Noir Mistral, sièges avant chauffants, surtapis avant et arrière, enjoliveurs de boîte de vitesse chromés)

Aide au stationnement arrière : CHF 400.-

Roue de secours en aluminium : CHF 700.-

Ecran tactile avec navigation : CHF 850.-

Prix TOTAL : CHF 28'400.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 208 Allure 1.6 VTi.

A lire aussi

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

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.

