

Premier contact - Peugeot 208 GTI 30th : Pour le plaisir !

1984. Peugeot lance sa 205 GTI, qui deviendra l'une des « GTI » les plus emblématiques de l'histoire. 30 ans plus tard, la marque de Sochaux rend hommage à l'un de ses plus grands succès commerciaux en prenant comme base la très réussie 208 GTI.



- 4 cylindres, turbo, 1'598 cm³
- 208 CV à 5'800 t/min
- 300 Nm de 1'700 à 5'800 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'185 kg
- Conso. mixte : 5.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 125 g/km (D)
- dès CHF 35'990.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Ces derniers mois, le segment des puces délurées a donné naissance à quelques belles représentantes, dont nous vous avons déjà vanté les mérites : Renault Clio R.S. 200 EDC, Ford Fiesta ST et Peugeot 208 GTI.

Si en règle générale ces descendantes se sont d'une certaine manière assagies comparativement à leurs aïeules, Peugeot a décidé de remettre l'ouvrage sur le métier en confiant sa 208 GTI à sa filiale Peugeot Sport. En résulte une série limitée aux spécificités esthétiques et dynamiques, baptisée « GTI 30th ». Et le lieu de présentation ne laisse que peu de mystères sur les capacités de la petite française : le Circuit de l'Ouest Parisien à Dreux (F).

Esthétique

Même si le brouillard persiste à recouvrir de son manteau la piste de Dreux, on en peut pas loucher cette carrosserie bicolore « coupe franche » faite de noir mat à l'avant et rouge verni pétant à l'arrière. Si ce concept de teinte coupée est repris des différents concepts que Peugeot nous a présenté lors des derniers salons, 308 R en tête, je le trouve un poil flashy, voire tuning années 80. C'est heureusement une option, même si selon les patrons de Peugeot, environ 25% des commandes se feront dans cette définition. Deux autres teintes unies et plus classiques sont aussi au catalogue : un blanc perle du plus bel effet et un rouge rubis particulièrement élégant.

Les touches noir mat sont présentes un peu partout : sur la calandre, les bas de caisse, les enjoliveurs d'antibrouillards ou les rétroviseurs. Sans oublier les magnifiques jantes noires de 18'', l'ensemble affiche une belle agressivité sans jamais faire dans le tape-à-l'œil, si l'on excepte la fameuse « coupe franche ».

A l'intérieur, les rappels à la 205 GTI sont évidents. Tapis rouge, surpiqûres de la même teinte un peu partout, jusqu'aux ceintures de sécurité. Les éléments en plastique et leur dégradé de rouge de la 208 GTI laissent place à des pièces façon piano black et pour certaines soulignées d'un liseré rouge.

Au premier regard, les magnifiques baquets libellés Peugeot Sport sautent aux yeux. Faits de cuir, Alcantara et tissu technique, ce sont les mêmes que l'on a rencontré dans la DS3 Racing.

Une plaque numérotée prend place au-dessus du plafonnier.

Sous le capot

Sans grande surprise, on retrouve sous le capot une évolution du 1.6 l. turbo de la 208 GTI. Porté à 208 CV grâce à des pressions de turbo et d'injection augmentées, il faut bien avouer qu'au volant on ne sent pas de différence. Il en est autrement du couple : avec 300 Nm à 3'000 t/min dont 285 Nm sont disponibles dès 1'700 t/min (contre 270 Nm au même régime sur la 208 GTI conventionnelle) la 208 GTI 30th dispose d'un moulin plus présent dans les régimes bas afin de catapulter la bombinette en sortie de virage. Ce d'autant que la dernière-née accuse un embonpoint de 25 kg avec ses nouveaux artifices. A noter que pour juguler le surcroît de couple, la 208 GTI 30th adopte la boîte de vitesses mécanique à 6 rapports de la RCZ R de 270 CV dont nous vous livrerons l'essai tout prochainement.

Mais les performances d'une auto ne sont pas à mettre au seul crédit de la motorisation. Et passés maîtres depuis des lustres en matière de châssis, les ingénieurs de l'officine sportive de la marque au lion ont mis les petits plats dans les grands. Peugeot Sport se charge en effet de transfigurer la 208 GTI en lui greffant un différentiel à glissement limité mécanique de type Torsen, des amortisseurs plus fermes de 30% à l'avant et 80% (!) à l'arrière. Ce n'est pas tout : les voies sont élargies de 22 mm à l'avant et 16 mm à l'arrière tandis que le carrossage adopte des réglages plus incisifs. Les pneumatiques passent en 18'' avec des Michelin Pilot Super Sport dont les mérites ne sont plus à vanter. Enfin, le freinage garantit mordant et endurance avec un système Brembo à quatre pistons à l'avant, qui mordent des disques de 323 mm (contre 302 mm pour la 208 GTI).

Au volant

Le Circuit de l'Ouest Parisien propose un développement de 2.1 kilomètres, certes pas très long, mais avec des virages à degrés différents dont une épingle, mettant aisément en exergue les qualités d'un châssis. Peugeot nous propose de comparer les deux versions de la 208 GTI, en prenant le volant alternativement de l'une et

de l'autre afin de ressentir les réelles différences, soulignées par ailleurs par une piste grasse et encore humide en certains endroits.

Il n'y a pas à tergiverser des heures. Plus ferme et plus réactive, la GTI 30th fait preuve d'une homogénéité à toute épreuve. Le conducteur fait littéralement corps avec la machine grâce au maintien sans faille offert par les baquets et les remontées d'informations dans le petit volant. La boîte aux rapports raccourcis permet d'exploiter la mécanique avec vigueur, qui se caractérise notamment par une sonorité rauque qui traverse l'échappement. Je regretterai cependant le guidage déficient en précision et les débattements trop longs du levier de vitesses. Il n'est pas rare d'enquiller la 4e au lieu de la 2e dans la précipitation.

Ces conditions d'adhérence délicates permettent en outre de juger des qualités du différentiel Torsen. Quasi aucun sous-virage constaté et le couple qui passe au sol en sortie d'épingle, sans se préoccuper du patinage d'une roue. Les freins quant à eux se montrent toujours à la hauteur, quoiqu'un peu trop tant ils manquent de progressivité. Pas grave, il suffit de retarder un peu son freinage au prochain tour...

Mais le plus exaltant reste bien entendu le caractère de notre bombinette. Si la 208 GTI conventionnelle sort d'un tel exercice avec les honneurs mais reste très sérieuse, la 208 GTI 30th est sans conteste l'hédoniste de la famille. Elle ne demande qu'à jouer. Dans la plus pure tradition GTI, les virages se négocient au lever de pied, histoire de provoquer le déhanchement qui permettra de se diriger vers la corde. Elle fait même preuve d'une certaine nervosité dans les courbes rapides et les freinages en appui demanderont un bon dosage du pied droit, du pied gauche et des deux mains. Sous peine d'aller jouer les Philippe Candeloro dans le gazon. Quel plaisir !

Malheureusement il nous a été impossible de juger des qualités sur route et dans la vie quotidienne de cette 208 GTI 30th. Ce sera chose faite dans l'essai complet que nous vous proposerons prochainement.

Verdict

Que dire à part que cette 208 GTI 30th, c'est le « pied géant » ! La bonne surprise de cette fin d'année. Facturée CHF 35'990.-, ça peut paraître cher. Mais si l'on

met en perspective l'apport du différentiel Torsen, les jantes spécifiques, les baquets et le travail réalisé sur le châssis avec le plaisir offert au volant par cette version, les CHF 6'000.- d'investissement supplémentaire par rapport à la 208 GTI « tout court » valent la peine.

Pour l'heure, la Peugeot 208 GTI 30th n'est disponible qu'en série limitée... Mais Peugeot ne peut pas – et ne doit pas – en rester là et cette « super-GTI » mérite amplement sa place dans la gamme. Et pourquoi ne pas fêter le 31e anniversaire de la 205 GTI ?

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour l'invitation aux essais presse de cette Peugeot 208 GTI 30th.

A lire aussi

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 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





















