Premier contact – Peugeot 208 GTI : Le retour d'un sacré numéro ?

Il incombe à la Peugeot 208 GTI de faire renaître de ses cendres le blason GTI inauguré en 1983 par l'illustre 205. Alors que sur les 206 et 207 ces trois lettres mythiques se résumaient, sur le marché Suisse, à un niveau de finition « sport-chic », la marque au lion réinterprète avec la 208 le concept originel du « sacré numéro » en le replaçant dans l'époque actuelle. Tout un programme.

- 4 cylindres turbo, 1'598 cm^3
- 200 CV à 5'800 t/min
- 275 Nm dès 1'700 t/min
- Boîte de vitesses mécanique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.8 sec.
- Poids : 1'160 kg
- Conso. mixte : 5.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 139 g/km
- dès CHF 30'900.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

---

30 ans. Mazette ! Voilà environ 30 ans déjà que gamin je rêvais devant les inoubliables pubs à gros budget, mettant en scène la 205 GTI larguée par parachute, attaquée par un avion de chasse, slalomant entre les bombes lancées d'un C-130, avec à son volant un James Bond à la française, sapé comme il se doit, faisant danser son bolide sur les routes enneigées pour retrouver sa dulcinée qui l'attend une coupe de champ' à la main. Et le spot de se terminer avec des slogans tueurs du type : « Plus GTI que jamais ». Autres temps autres mœurs : les radars n'existaient pas, la sécurité passive n'était, pour la plupart des gens, qu'un concept des plus abstrait et l'écologie demeurait l'apanage d'une frange d'illuminés rémanents de la période baba-cool soixante-huitarde. Trente ans plus tard le politiquement correct est devenu le maître-mot, les éléments de sécurité ont pris le pas sur les performances chez les responsables marketing sans même parler de la « conscience » écologique qui s'avère un argument prioritaire en matière promotionnelle. D'ailleurs, comparez justement ci-dessous les publicités pour la 205 GTI et la 208 GTI… Un univers les sépare !

Qu'à cela ne tienne, comme nous l'avons vu, les constructeurs français reviennent à la charge dans le segment des citadines sportives, talonnés par les Allemands, Américains et Asiatiques. Impossible de nos jours de rééditer en grande série une auto du type de la 205 GTI tant les normes et standards actuels castrent immédiatement et irrémédiablement la moindre touche de folie qu'un ingénieur voudrait mettre dans son auto. Le but désormais, dans ce segment particulier, est de trouver le consensus parfait entre performances, sécurité, confort, écologie et plaisir. Nous avons goûté au menu chez Renault et Ford, voyons maintenant si Peugeot a réussi à agréger ces variables pour retrouver le feu sacré d'antan.

Esthétique

Le style de la 208 n'avait convaincu que partiellement mon collègue lors de son essai d'il y a quelques mois. Et je fais le même constat. Pour la livrée GTI de sa 208, Peugeot aurait pu aller un peu plus loin que se contenter de piquer la finition « Allure » de la gamme et y ajouter les quelques attributs « qui vont bien » pour la touche sportive. Ainsi donc, la 208 GTI se pare de bas de caisse, de voies élargies que confirment les élargisseurs d'ailes, une calandre spécifique avec un motif de drapeau à damier, une signature LED spécifique et des réflecteurs de phares qui lui confèrent un regard plus insistant. A l'arrière, on y trouve traditionnel becquet

de toit, une double sortie d'échappement et le monogramme « GTI » dans le prolongement de la vitre de custode, petit clin d'œil à la 205 GTI. L'ensemble dégage une ligne alliant certes élégance et dynamisme, mais conservant à mon sens trop le côté « féminin » de la 208, manquant réellement d'une touche « féline » ou plus agressive, qui serait de bon aloi vu son badge. A noter, et ceci sans sexisme aucun, que l'équipe en charge du style sur la 208 est majoritairement féminin ; ceci explique peut-être cela.

A l'intérieur, la 208 GTI fait mieux, bien mieux, que ses concurrentes directes que sont la Clio R.S. ou la Fiesta ST. Et ça saute immédiatement aux yeux ! En termes d'agencement, aucune différence avec le reste de la gamme : la GTI conserve son combiné d'instruments placé loin sous le pare-brise et le petit volant caractéristique de la 208, qui se dote ici d'un méplat. C'est du côté du choix des matériaux que la petite Sochalienne enterre la concurrence et se la joue Premium. Des plastiques de bonne qualité, agréables au toucher et aux ébavurages nets, un bandeau de cuir qui court sur toute la façade du tableau de bord, de l'alu satiné pour le pédalier et le pommeau du levier de vitesses, des sièges bacquets mi-cuir mi-tissu aux surpiqûres rouge, ça respire la qualité ! Habillé de rouge et de noir, l'habitacle n'est pas un hommage à Jeanne Mas ou Stendhal, mais bien à feu la 205 GTI qui se parait des mêmes atours en son temps. Le soin apporté aux détails est étonnant dans ce segment. Même le traitement des poignées de porte et de l'enjoliveur de console centrale en rouge/noir dégradé, surprenant au premier coup d'œil, s'avère plutôt original et s'intègre très bien dans cet univers sport-chic.

Sous le capot

La 208 GTI abrite en son sein le fameux 1.6 l. THP que nous avions découvert sur la RCZ. Développant 200 CV à 5'800 t/min et 275 Nm à 1'700 t/min, il s'exprime au travers d'un échappement retravaillé qui émet un joli son suggestif et grave de l'extérieur sans être trop présent dans l'habitacle. Peugeot n'a pas jugé nécessaire d'utiliser un symposeur sonore comme les Clio R.S. ou Fiesta ST. Et ce n'est pas une si mauvaise idée ! Comme sur ses deux concurrentes, le petit quatre cylindres Peugeot envoie sa puissance aux roues avant avec linéarité et se montre plein sur une belle plage de régimes. Il se joue en outre avec brio des 1'160 kg de notre destrier, le propulsant de 0 à 100 km/h en 6.8 sec pour une vitesse

maximale de 230 km/h.

Ce propulseur est accouplé à une boîte de vitesses mécanique à six rapports dont l'étagement exploite parfaitement les ressources du moteur. Dommage cependant que son guidage manque un tantinet de précision.

Le parcours d'essai concocté par Peugeot nous menant sur quelques portions de spéciales du Rallye de Monte-Carlo, vous imaginez bien que ce type de route n'incite pas véritablement à l'Ecodrive… Cependant, sur l'itinéraire de notre hôtel au départ du Col de Vence, je me suis appliqué à conduire avec le pied léger et la consommation «moyenne» sur une quinzaine de kilomètres atteint 8.3 l./100 km (contre 5.9 l./100 km annoncés). Sur le reste du tracé, exploitant à 100% le potentiel de notre petite lionne, j'ai allègrement dépassé les 15 l./100 km.

Au volant

Au niveau du châssis, les voies avant et arrière ont été élargies de respectivement 10 et 20 mm. Les suspensions ont été recalibrées pour offrir une tenue de route plus incisive (ressorts, tarage des amortisseurs, barre anti-dévers et traverse arrière rigidifiées). La direction profite également d'un traitement « GTI », plus ferme, directe et précise.

Une fois lancée sur la route, la 208 GTI se montre très rigoureuse et à l'aise en toutes circonstances. Solidement campée sur ses gommards, elle est hyper agile, les changements de cap sont tranchants et le petit volant guide une direction très précise et – surtout ! – communicative. Du travail d'orfèvre, oserais-je dire, tant les autos modernes de grande série sont devenues insipides sur ce point. Et surtout quel plaisir ! Le train avant gère avec maestria la puissance moteur. Jamais je n'ai ressenti d'effet de couple dans le volant à la relance ou de perte de motricité. Grâce à l'excellente souplesse du moteur THP 200, notre bombinette bondit de courbes en épingles à des vitesses inavouables. Avec vivacité donc, mais également sérieux tant le train arrière suit comme posé sur des rails. Trop de sérieux peut-être si l'on se rémémore, encore une fois la 205 GTI, car la 208 ne laisse aucune place au sur- et sous-virage. Qu'à cela ne tienne, l'ESP totalement déconnectable vous permettra quelques dérives amenées avec progressivité.

L'amortissement se montre relativement ferme à basse vitesse, n'offrant pas

l’onctuosité et la douceur de la Clio R.S. pour la vie de tous les jours, mais n’est à aucun moment « tape-cul » comme celui de la Fiesta ST. Le confort général est préservé et le tarage choisi participe grandement à l’efficacité de l’auto en conduite dynamique en maintenant parfaitement la caisse dans les appuis. C’est un excellent compromis. En même temps, venant de Peugeot, dont la réputation en la matière n’est plus à faire, c’est normal.

Verdict

Celle qui se veut l’héritière de la 205 GTI joue la carte de la petite voiture dynamique mais distinguée. Aux oubliettes le côté brut de l’ancêtre, la 208 GTI vit avec son temps, ses normes et vise le haut du panier en matière de présentation. Certes, elle est moins joueuse que les représentantes du Losange et de l’Ovale, mais la petite lionne jouit d’une efficacité hors pair en toutes circonstances sur la route. En outre, elle permet de faire facilement corps avec elle grâce une transmission manuelle, une direction au poil et une interface simple, aux antipodes de la Clio R.S. avec la gestion de sa boîte à double-embrayage et les multiples modes de conduite où la machine a tendance à prendre le pas sur l’homme. Enfin, la 208 GTI demeure polyvalente et utilisable au quotidien en ville, à l’inverse de la Fiesta ST, plus radicale et moins généreuse en matière de confort.

Vous l’aurez compris, pour moi la Peugeot 208 GTI est celle qui prend la tête de ce trio infernal. Tous les goûts sont dans la nature et je ne peux que vous encourager à pousser la porte des représentants des différentes marques pour vous forger votre propre opinion.

Ah oui, dernière petite chose : la 208 GTI est d’ores et déjà disponible sur le marché suisse pour un prix débutant à CHF 30’900.-.

Publicité Peugeot 205 GTI

Publicité Peugeot 208 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.

A lire aussi

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

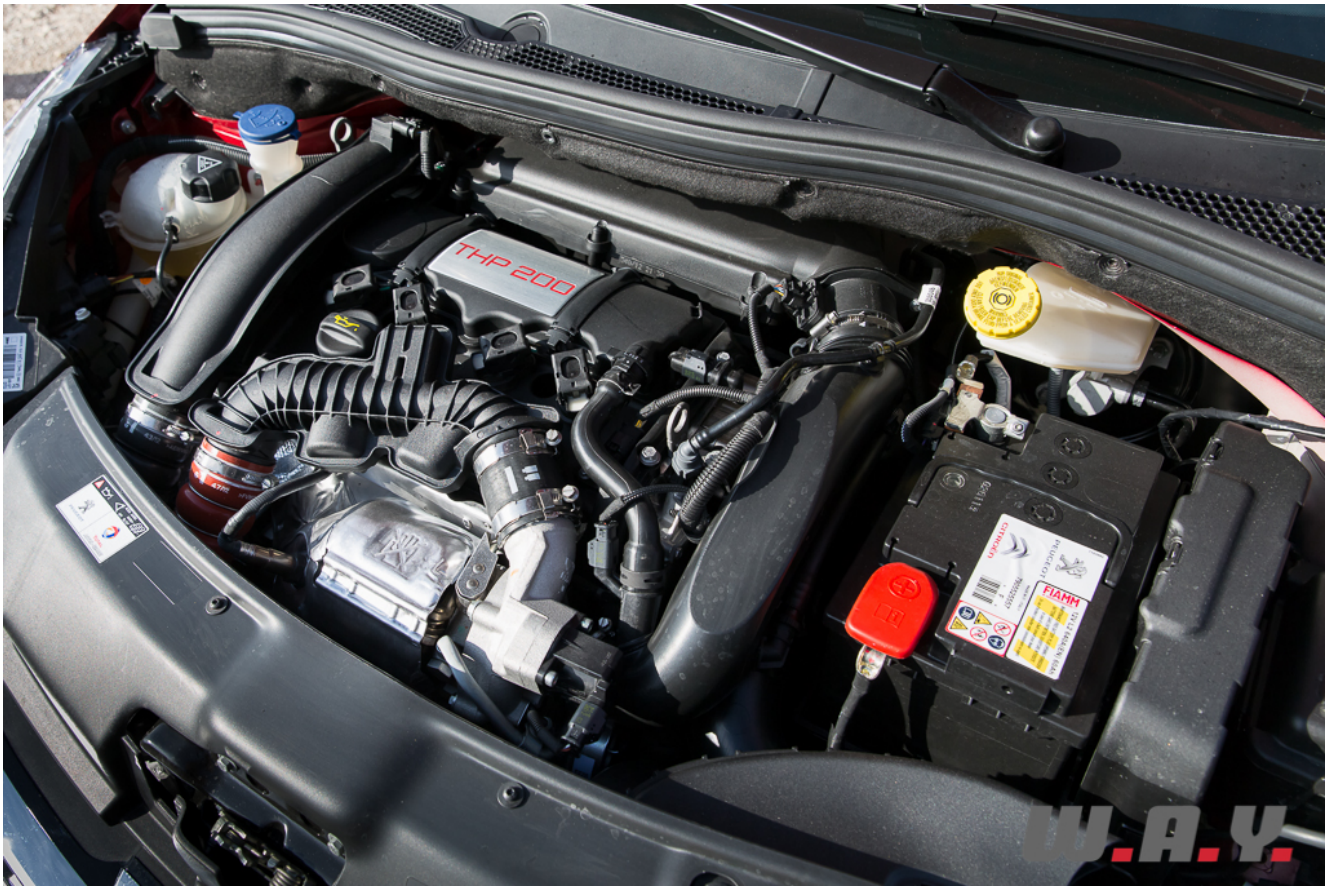
CR-300-TE
W.A.Y.

PEUGEOT
CR-300-TE
75
W.A.Y.

GTI
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.


THP 200
W.A.Y.

0 km/h
000972 km
78.8 km
tr/minx1000
km/h
W.A.Y.

CR-300-TE
W.A.Y.

CR-300-TE
W.A.Y.

PEUGEOT
CR-300-TE
75
W.A.Y.

CR-300-TE
W.A.Y.

CR-300-TE
W.A.Y.

GTi
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

CR-300-TE
W.A.Y.

W.A.Y.

GTI
W.A.Y.

11°c
1085 m
10:24
D81
D6085
route Napoléon
100 m
MENU
Zone non cartographiée
W.A.Y.

W.A.Y.

CR-300-TE
W.A.Y.

W.A.Y.