Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 mai 2012

Peugeot 208 : Nouvelle french touch

Elle conditionne à elle seule la bonne santé du groupe PSA Peugeot-Citroën pour les années à venir. La Peugeot 208 n'est pas une simple suite logique. Compacte, élé gante, facile au quotidien, elle révolutionne non seulement le design du lion, mais elle représente aussi une nouvelle approche de l'automobile made in France.

Début des années 80, alors que les Stan Smith arpentaient (déjà) les trottoirs, qu'il fallait composer le 16 pour téléphoner dans un autre département et que le Minitel n'était réservé qu'aux dirigeants d'entreprises, Peugeot créait une révolution en présentant une citadine : la 205. Entre 1983 et 1999, cette voiture s'est écoulée à plus de 5 millions d'exemplaires. Si la 206 créait la rupture en 1998 et que la 206 CC constituait à elle seule une petite révolution, la 207 est presque passée inaperçue. Avec la 208, Peugeot a décidé de rompre à nouveau. Elle ne s'inscrit pas visuellement comme une pâle copie de la 205. Même si elle en reprend l'esprit avec une ligne toute aussi dynamique, la 208 se singularise par quelques détails de style assurant à l'ensemble une élégance inattendue pour une voiture de cette catégorie. Sans essayer de se comparer à une Citroën DS3 au look plus radical encore, cette 208 affiche une efficacité qui renvoi presque aux oubliettes les autres citadines polyvalentes du marché.

L'habitacle est peut-être plus surprenant encore que la partie extérieure de la voiture. Même si la 208 ne révolutionne pas non plus le principe même d'un habitacle, le dessin de la planche de bord n'a, là encore, rien en commun avec tout ce qui existe. Le coup de crayon est original et les matériaux affichent un look tirant cette 208 vers l'univers premium grâce à ses quelques éléments chromés. Le volant vient parfaitement s'intégrer dans la planche de bord. Il est en effet beaucoup plus petit que celui de la 207. Seul petit bémol, il nécessite d'être abaissé au maximum lorsqu'on est grand afin d'éviter à la partie supérieure de la jante de gêner la vue sur les compteurs. A ce titre, ces compteurs affichent un style rectangulaire qui n'est pas sans rappeler celui de la 205.

Au chapitre de l'équipement, notre niveau de finition Féline ne manque de rien avec notamment une liaison bluetooth pour le téléphone et la musique, deux prises USB, une climatisation automatique bizone, des inserts en cuir sur la planche de bord, un toit panoramique, un ensemble multimédia. Justement, cet ensemble qui comprend la gestion du GPS, du téléphone, du carnet d'adresse et de la chaîne hi-fi a été totalement repensé. Même s'il faut reconnaître qu'à bord des 3008/5008 et 508, Peugeot avait déjà fait de gros progrès en matière de facilité d'utilisation, le système de la 208 met enfin tout le monde d'accord avec sa simplicité et son efficacité.
Parlons volume. La 208 mesure quelques centimètres de moins que sa devancière. Outre le poids gagné (environ 110 kg selon les versions) c'est l'encombrement extérieur qui devait être revu à la baisse et cela, bien entendu, sans sacrifier le volume habitable. Résultat, on se sent très à son aise aux places avant. C'est particulièrement le cas du conducteur grâce à la position si atypique d'un volant, rappelons-le, petit de surcroît. A l'arrière, autant se rendre à l'évidence, on reste bien évidemment dans une catégorie citadine. Notre carrosserie 3 portes ne soignera donc pas le confort des plus d'1,80 m. Toujours est-il que le coffre affiche une contenance de 311 litres. Si cela ne vous évoque rien, sachez simplement que c'est plus grand qu'un coffre de DS3, de C3, de Polo, de Corsa ou encore de Clio.

Dans la rue, autant être clair, la 208 attire l'□ il très favorablement sans pour autant créer des attroupements dignes d'un Range Evoque il y a encore 6 mois. Mais l'essentiel est là, elle attire, ce qui est très important pour la suite de sa carrière. Alors que les petits moteurs diesel prévus au sein de la gamme ne sont pas encore là, la 208 n'est pas en manque de solution pour son lancement. Notre version d'essai était équipée du 1,6 litre e-HDi. Avec ce moteur, disons que la 208 tient déjà parfaitement la comparaison. Avec ses 115 ch, ce diesel permet à notre citadine d'afficher 100 km/h en 9,7 secondes. Pour la consommation, comptez une moyenne de 3,8 litres alors que les émissions de CO2 se limitent à 99 grammes seulement. Lorsde notre essai, ne roulant pas à allure soutenue, nous n'avons pas dépassé les 5 litres de moyenne. Installé à son volant la 208 donne vite une impression de faire corps avec elle. Même s'il n'est pas question de sportivité, la taille réduite du volant et sa parfaite prise en main, la précision de la direction, la justesse de commande de boîte et l'agilité de la voiture dans les enchaînements nous invitent rapide ment à forcer l'allure afin de tester les limites du châssis. Les nostalgiques des 205 et 206 seront logiquement déçus par le côté très neutre du comportement qui fait oublier le côté joueur des anciennes générations. Mais après tout, c'est un peu l'idée du progrès automobile : proposer des voitures plus sûres que jamais en étant toujours plus saines sur la route.
En fait, la 208 offre un excellent compromis avec une parfaite tenue de route tout en restant très confortable à toutes les places. Un type de prestation que l'on ne trouve généralement que sur des voitures de catégories supérieures.

A l'arrivée, la 208 est de loin la Française made in France la plus réussie et qui n'a strictement rien à craindre des concurrentes actuelles qu'elles que soient leurs origines.