

Peugeot 208 et e-208

Silencieuse aux dents longues...

Elle fut une des stars lors du dernier salon de Genève. La nouvelle et très attendue Peugeot 208 arrive enfin. Sous une même robe, elle cache sous son capot une motorisation traditionnelle ou une ambitieuse version électrique. Essai au vert à Comporta au sud de Lisbonne.

Voici donc la deuxième génération de la citadine de Sochaux. Celle qui a vu le jour en 2012, avant de subir un petit lifting de mi-carrière en 2015, est toujours sur le podium des ventes de la catégorie. Cette nouvelle 208 subit un bouleversement stylistique et montre clairement ses ambitions commerciales. Son regard led et ses crocs acérés, inspirés de la grande 508, en témoignent. Le capot plat et nervuré contraste également avec la rondeur de l'ancienne version. Sur le profil, qui gagne quelques millimètres par rapport à sa devancière, à 4,05 m, on apprécie les passages de roues noirs laqués et les jantes de 17 pouces. L'arrière très dynamique se caractérise par un bandeau noir enveloppant les feux écorchés de trois griffes. Il fait la liaison entre l'inclinaison du hayon et la verticalité de l'ouverture de coffre. On notera au passage que son volume de 265 litres est identique aux deux versions, car oui, la nouvelle 208 est proposée au lancement avec, au choix, une motorisation thermique ou électrique. Ceux qui voulaient afficher leurs différences en roulant autrement vont être déçus, car seulement quelques menus détails permettent de différencier la e-208 des versions thermiques : Calandre avec traits couleur carrosserie, 'e' sur les

ailles arrières, lion à la crinière bleutée où, si on se penche un peu, absence de pot d'échappement. C'est un choix du constructeur : "Achetez votre Peugeot et choisissez son mode de traction", partant du principe que l'on achète une voiture pour son design non pour son moteur... Les passionnés vont sans doute regretter qu'aucune 3 portes, cabriolet et GTi (normes pollutions oblige) ne verront le jour dans cette nouvelle gamme 208...

VIE À BORD

C'est la 208 originelle qui a inauguré en 2012 le "i-Cockpit" à elle donc de bénéficier des dernières modifications de cet ensemble de bord controversé (on aime ou on déteste). On retrouve avec plus ou moins d'enthousiasme le petit volant, à double méplat, ainsi que le combiné "tête haute" qui le surmonte. Celui-ci est désormais numérique, paramétrable et surtout 3D (suivant les versions). Ce "i-Cockpit 3D" affiche des informations essentielles sous forme d'hologrammes en superposition aux informations de fond (compteur de vitesse etc...). En plus de faire de l'effet, le système pourrait, selon le constructeur, faire gagner une demi-seconde de réactivité. Plus au centre, un écran multimédia, de 5,7 ou 10 pouces, se-

lon la finition choisie, est orienté vers le conducteur. Avec sa fonction Mirror Screen, il duplique les applications de votre smartphone. On note que celui-ci pourra être recharge par induction.

Côté sécurité, l'arsenal des dernières aides à la conduite est présent : Régulateur adaptatif, Maintien de la position dans la voie de circulation, Reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse avec, nouveauté, les stop et sens-interdits. Le Full Park Assist (nécessite la boîte automatique), permet de parquer le véhicule, en crèmeau ou en bataille, sans aucune aide du conducteur, idem pour en sortir. Nous apprécions l'espace intérieur ainsi que la montée en gamme des matériaux utilisés. Les sièges sont confortables sur toutes les finitions essayées et nous attribuons un bon point pour ceux de la GT au design sportif et revêtement clair en Alcantara et maille 3D. La planche de bord peut recevoir un traitement de type carbone et 8 couleurs d'ambiance sont disponibles pour agrémenter votre voyage. Like, Active, Allure, GT Line et GT (électrique) composent la gamme des finitions.

SUR LA ROUTE

3 types de moteurs sont donc disponibles pour la nouvelle lionne. En Diesel, un unique

choix avec les 100 ch du bloc 1,5 litre. Ce moteur dispose du plus haut couple des moteurs thermiques, 250 Nm. Il pourra intéresser les gros rouleurs ou les flottes d'entreprises, mais dommage qu'il ne dispose pas de la boîte auto. En essence, c'est le petit 3 cylindres 1,2 litre qui fait tout le boulot... En effet, on lui demande de fournir 75, 100 et même 130 ch. Lors de notre essai, nous avons fait l'impasse sur le 75 ch pour nous concentrer sur la version qui réalisera le cœur des ventes : 100ch. Amplement suffisant pour le quotidien. Avec un silence de fonctionnement agréable, c'est le compromis idéal. Vous la choisirez avec l'excellente boîte auto EAT8 et ses palettes au volant. En haut de tableau, en essence, et équipée de la même boîte, les 130ch font bien sûr la différence avec des reprises étonnantes,

mais une consommation en hausse.

Nous prenons maintenant, pour quelques kilomètres, le volant de la e-208, 100% électrique. Pour l'heure, c'est elle qui aborde le logo GT, avec ses 136 ch elle est fière d'être la plus puissante de la gamme... Avec un couple à 260 Nm, les accélérations sont fulgurantes, comme toutes les voitures électriques (de 0 à 100 km/h est atteint en 8,1 secondes). Attention toutefois à ne pas trop jouer, l'autonomie descend à chaque regard sur le combiné... 3 modes pré-paramétrés Eco, Normal ou Sport pourront vous aider à gérer vos besoins de conduite. L'autonomie annoncée est de 340 km avec la nouvelle norme, plus réaliste, WLTP. Climatisation ou sièges chauffants devront toutefois être activés avec parcimonie, le moindre Watt de consommation ayant

une influence sur l'autonomie. En adoptant une conduite écologique, nous avons toutefois réussi à gagner quelques kilomètres en utilisant le frein moteur qui régénère la batterie. Plusieurs modes de charges sont proposés : Bornes publiques (80% en 30 minutes), Wall Box entre 5 et 8 heures, ou votre prise domestique. Dans ce dernier cas, il faudra compter 16 h de charge... mais seulement quelques euros pour faire "le plein" d'énergie.

Quelle que soit la chaîne de traction choisie, la tenue de route est digne d'une Peugeot. Sur e-208, la batterie de 50 kWh répartie sous le plancher abaisse encore plus le centre de gravité. Nouvelle 208 à partir de 15 500€, e-208 à partir de 32 100 € (hors bonus eco).

Texte / Photos © Thierry ANDRE

