

PEUGEOT 2008

Le crossover urbain chic



Le Nissan Juke faisait cavalier seul depuis plusieurs mois dans ce nouveau segment des petits crossovers. Les récents Renault Captur et autres Opel Mokka ont emboîté le pas et c'est au tour de la marque au lion de proposer 2008, son baroudeur des villes. Essai dans le vignoble Alsacien.

Le segment B est le plus concurrentiel du secteur automobile en Europe. Majoritairement composé de berlines, il voit aujourd'hui son offre s'élargir par l'arrivée de ces pseudo tout chemin, du moins par leurs looks. SUV ou Crossover, ces nouveaux venus dans le paysage automobile vont dépasser, à

court terme, les ventes de monospaces et de breaks. La nouvelle 2008 ne déroge pas à la règle et propose, elle aussi, deux roues motrices sur un châssis surélevé de 16 cm.

On retrouve au niveau de la face avant, avec cette calandre flottante, un air de famille avec sa petite sœur 208, dont trois-quarts des pièces lui sont emprunté. Les optiques abordent une petite fantaisie et intègrent les feux diurnes. Au bas du bouclier vient s'ajouter un sabot en acier inoxydable qui accentue l'aspect de robustesse. Mais c'est au niveau latéral que 2008 va se distinguer avec ce décroché du pavillon, qui court jusqu'au béquet intégré, que surmonte les barres de toit. A l'arrière le style baroudeur est renforcé par des feux rappelant aussi la 208 et par un bas de malle rebondi. On notera également un sabot de protection discret et élégant. Toutes les versions abordent le même look quelque soit le niveau de finition. L'ensemble, d'une longueur de 4,16m, est le fruit d'une collaboration

avec trois bureaux Peugeot (France, Brésil et Chine). Pour l'Europe, cette lionne sera produite à Mulhouse.

Nous commençons notre essai par la version 115ch du désormais célèbre 1,6 HDi en finition Féline. Les reprises sont franches et la boîte 6 bien étagée. La tenue

de route nous surprend, surtout avec ce type de carrosserie dite « surélevée ». Elle doit peut-être son agilité grâce à un travail sur son poids, près de 104 kg de moins que 207 SW. Après une brève pause, c'est au volant du 1,6 120ch essence que nous rejoindrons Ribeauvillé. Nous remarquerons moins de vivacité au niveau des reprises et l'absence de boîte 6 vitesses est regrettable.

Le lendemain, c'est deux versions un peu plus sages qui nous attendent, le 1,6 e-HDi de 92 ch et le déjà connu 1,2 trois cylindres essence de 82ch inauguré l'an dernier sur 208. Avec 92ch, le bloc diesel représente un bon compromis poids puissance. Nous n'avons eu aucun mal à emprunter vigoureusement les lacets rejoignant le Château du Haut-Koenigsbourg. Quant au petit 3 cylindres essence, encore une bonne surprise ! Déjà essayé avec brio sur 208, nous pensions celui-ci peu convainquant sur le crossover, il n'en est rien. Les reprises sont franches à bas régime et il est sobre en consommation, si on reste dans une conduite raisonnable bien sûr. Il sera prochainement doté d'un turbo et décliné en deux puissances : 110 ou 130ch.

2008 possède l'ensemble des dispositifs électroniques de sécurité comme l'antipatinage, le contrôle de stabilité ou encore l'assistance de freinage d'urgence avec répartiteur. Le Grip Control fait son apparition et optimise l'adhérence des roues grâce à cinq modes que vous sélectionnez à l'aide d'une molette sur la console centrale. 'Standard' pour le quotidien, 'Neige' qui adapte l'adhérence individuelle des roues, 'Tout Chemin' pour les terrains glissants en donnant un couple maximum sur la roue adhérente, 'Sable' pour maintenir le patinage simultanément sur les deux roues ou 'ESP Off' qui laisse au conducteur la maîtrise totale du véhicule en déconnectant l'ensemble du sys-

tème. Nous avons testé ce dispositif, avec succès, dans des conditions de terrain très détrempé reconstitué.

Côté habitacle, la planche de bord reprend trait pour trait celle de 208 avec son petit volant caractéristique et ses compteurs perchés. La position de conduite est facile à trouver avec les nombreux réglages du siège. Nous remarquons une finition soignée. Si la Féline représente le niveau supérieur, les autres versions n'ont pas à rougir. Les matériaux et le design aspirent qualité comme la trame en cuir moussée de la planche de bord ou les poignées de portes en aluminium brossé. La montée en gamme annoncée est au rendez-vous. Nous retrouvons le système Connect Apps intégré à l'instrumentation multimédia (audio/gps) qui regroupe, moyennant un abonnement, de nombreuses applications utiles (hôtels, stations services, banques...).

Le large toit vitré panoramique, fixe, apporte une belle lumière. L'habitabilité est très correcte même en l'absence de banquette coulissante. Le volume de coffre passe de 360 à 1194 litres avec un plancher totalement plat.

A partir de 15.200 € (1,2 VTi 82ch Accès) à 24.450 € (1,6 HDi 115ch Féline Cuivre).

Texte et photos © Thierry ANDRE

