L'Automobile

www.automobile-magazine.fr
Pays : France
Dynamisme : 0

La nouvelle Peugeot 208 face à sa devancière

Hormis l'appellation, la deuxième génération de Peugeot 208 ne conserve quasiment rien de sa devancière. © Peugeot

Diaporama :https://www.automobile-magazine.fr/toute-l-actualite/article/24990-la-nouvelle-peugeot-208-face-a-sa-devanciere

Pour comparer la nouvelle Peugeot 208 et sa devancière, on serait presque tentés d'inventer un jeu des 7...ressemblances. Châssis, look, habitacle, équipements… hormis son appellation et quelques moteurs, la citadine du Lion change tout !

Nul besoin d'être un expert pour distinguer la nouvelle 208 de sa devancière. **Avec ses phares acérés, ses optiques arrière reliées par un bandeau noir, son capot plus plat ou ses feux de jour en forme de crocs, elle adopte les canons de style actuellement en vigueur chez Peugeot.** Ce qui ne l'empêche pas d'adresser quelques clins d'oeils à son aînée… et à la 205 par la même occasion : **sur les finitions hautes, le nom de la version est ainsi apposé dans un renfoncement, sur le montant arrière, tandis que les ailes s'offrent des extensions noires.** La poupe plus galbée et la calandre plus imposante que sur les dernières productions du Lion assurent aussi une certaine continuité.

Tous droits réservés à l'éditeur

L'actuelle 208 profite d'un comportement routier de très bon niveau... quand elle dispose de gommes à la hauteur de son châssis. © Alex Krassovsky

Déjà disparue depuis quelques mois, la carrosserie trois-portes ne reviendra plus. Cette 208 cru 2019, présentée à Genève et commercialisée cet automne, sera donc seulement proposée sous la forme d'une berline cinq-portes. Avec des dimensions moins citadines qu'auparavant, puisque la longueur passe de 3,96 m à 4,05 m, alors que la largeur est stable. Seule la hauteur est en diminution… tout comme le poids, du moins d'après les chiffres officiels, qui annoncent un gain de 30 kg grâce au passage de la vieille plate-forme PF1 à la récente CMP , étrennée par le DS 3 Crossback .

Le plein de nouveaux équipements
Cette base toute neuve permettrait aussi d'améliorer l'aérodynamique, grâce au lissage du soubassement et à des entrées d'air pilotées, ou de réduire les bruits d'air et de roulement. Mais elle est avant tout synonyme de nombreux nouveaux équipements : régulateur de vitesse actif, aide au maintien dans la file, stationnement 100 % automatique quand il est associé à la nouvelle boîte automatique EAT8, reconnaissance de nombreux panneaux (Stop, sens interdit, limitations de vitesse…), surveillance d'angle mort avec correction de trajectoire, frein de parking électrique… la liste est longue, même si les versions de base devront forcément se contenter d'une dotation assez proche de celle du modèle actuel.

Tous droits réservés à l'éditeur

Grand écran haut perché, instrumentation numérique, petit volant à double méplat... sur les finitions supérieures, la planche de bord n'a plus grand-chose à envier aux 3008 et 508. © Peugeot

Tous droits réservés à l'éditeur

La 208 actuelle est bien finie et équipée dans cette finition Allure. L'ergonomie demeure cependant à améliorer. © Alex Krassovsky

Quant aux principes du "i-cockpit" qui faisaient l'originalité de la première 208 à sa sortie, en 2012, **ils restent appliqués, sous une forme bien plus moderne.** Un volant à double méplat plutôt qu'ovale, des compteurs remplacés par une instrumentation 100 % numérique, un écran tactile qui grimpe de 7 à 10 pouces et qui s'accompagne de touches de raccourci bienvenues : **sur les finitions hautes, cette citadine n'a pas à rougir de la comparaison avec les 3008 et 508 .** D'autant qu'elle propose aussi une recharge de smartphone par induction et jusqu'à quatre prises USB.

Une e208 100 % électrique plutôt qu'une GTi
Côté moteurs, en revanche, l'ancienne 208 ne faisait pas toujours moins bien. La sportive GTi , forte de 208 ch, qui n'existait qu'en trois-portes et s'était déjà éclipsée il y a quelques mois, ne revient en effet pas au catalogue. Son retour est encore hypothétique, et s'accompagnerait forcément d'une forme d'électrification. Mais pour commencer, en 2020, c'est une inédite e208 100 % électrique qui rejoint la gamme , avec 136 ch et une autonomie de 340 km sur le cycle WLTP .

Les blocs thermiques proposés au lancement sont pour leur part tous déjà connus et perdent parfois quelques chevaux : le trois-cylindres 1.2 atmosphérique descend ainsi de 82 à 75 ch, et sa version turbo se décline désormais en 100 et 130 ch, au lieu de 110 ch auparavant . De quoi reléguer plus que jamais le diesel au rang de figurant, même si le récent 1.5 BlueHDi 100 devrait continuer à séduire les flottes d'entreprise.

Les dimensions de la nouvelle Peugeot 208 (et de l'ancienne)
Longueur : 4,05 m (3,96 m)

Tous droits réservés à l'éditeur

Largeur : 1,74 m (1,74 m)

Hauteur : 1,43 m (1,46 m)

Empattement : 2,54 m (2,54 m)

Coffre (norme VDA) : 265 dm3 + 44 dm3 sous plancher (285 dm3)

Les lignes sont plus acérées que sur la précédente génération, mais tout de même plus galbées que sur les dernières Peugeot. © Peugeot

Tous droits réservés à l'éditeur

Visualiser l'article

Les feux de la première génération ne mordaient pas sur le hayon. © Alex Krassovsky

Tous droits réservés à l'éditeur