Essai – Peugeot 2008 : Elle a tout d’une grande !

Disponible depuis plus d’un an, ce petit crossover doté de son diesel le plus puissant est passé au crible par Wheels And You. Impressions et verdict dans cet essai !

- 4 cylindres diesel, 1’560 cm^3
- 120 CV à 3’600 t/min
- 285 à 300 Nm dès 1’750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 188 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.4 sec.
- Poids : 1’180 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’159 x 1’829 x 1’556
- Conso. mesurée : 5.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 106 g/km (A)
- dès CHF 18’900.-, mod. essayé: CHF 31’920.-

Texte : Tony da Silva / Photos : Tony da Silva, Guillaume Siegel

---

Hasard du calendrier, cet essai s'est déroulé en même temps que la publication des bilans financiers du groupe PSA. En deux mots, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires en 2014 de 53.6 milliards d'Euros avec une perte nette de 706 millions. Quoique mauvais, ce résultat l'est nettement moins que les 2.3 milliards de pertes en 2013. A noter que le groupe a également remboursé une dette de 4.1 milliards d'Euros en 2014, de quoi envisager sereinement l'exercice 2015. En ce qui concerne la division Automobile, son bilan opérationnel est positif de 1.1 milliard d'Euros contre une perte de plus d'un milliard en 2013.

Quant aux résultats suisses, ils sont excellents, avec une augmentation des parts de marché de 11% pour les modèles touchant les particuliers. Les 208, 2008 et 308 ne sont pas étrangères à ce succès. La marque table sur 4.5% de parts de marché en 2015 contre 3% en 2014. L'objectif est ambitieux.

A l'extérieur

Basée sur le châssis de la petite 208, notre 2008 affiche une longueur plus importante d'environ 20 cm mais conserve le même empâtement (2.538 mètres). Avec son style crossover et ses barres de toit, l'ensemble culmine à 1.55 mètres de haut.

Globalement, son look se rapproche donc davantage de la 3008 que la 208. Cependant, grâce à une forme plus compacte, je trouve que la ligne générale permet une bonne identification du modèle et paraît plus dynamique. Le petit air ludique, voire enjoué, de sa face avant, ainsi que la hauteur générale du véhicule, pourraient être en cohérence avec de bonnes capacités de franchissement, si seulement l'option 4×4 était disponible… Peut être une idée pour la suite ?

Rien de révolutionnaire donc, mais une ligne qui s'intègre bien dans la gamme et qui se différencie un peu de la concurrence, sans toutefois prendre des risques trop importants quant à son design.

A l'intérieur

Ceux qui ont pu voir des intérieurs de 208 ne seront pas dépaysés. En effet, du volant compact et agréable à l'écran de navigation tactile de 6 pouces, en passant

par la boîte manuelle à 6 rapports et la planche de bord sobre aux boutons situés sous les buses d'aération centrales, tout le mobilier de la 2008 est emprunté à sa petite sœur.

Livré avec des sièges confortables habillés de similicuir, le modèle essayé ne bénéficie pas des sièges chauffants, ce que j'ai regretté. Le pack Cuir inclut cette option pour CHF 1'400.-, et ce choix est à recommander, car le similicuir est particulièrement désagréable par -4 degrés. Idem pour le levier de vitesse qui bénéficie d'un très joli pommeau en aluminium mais qui reste glacé, même après une demi-heure de conduite.

La planche de bord, elle, est très réussie : les instruments y sont visibles et identifiables, à l'exception toutefois du régulateur de vitesse parfaitement masqué par une branche du volant. Les matériaux utilisés sont de qualité et agréables au toucher. Si la synchronisation avec un smartphone est aisée, l'écran tactile pêche par un manque coupable de réactivité.

Enfin on notera l'excellent système d'abaissement de la banquette arrière (40/60). Il permet de disposer rapidement d'une surface de chargement totalement plane et fort pratique.

Sous le capot

Le modèle essayé dispose de l'engin diesel BlueHDi 120, le plus puissant de la gamme. Ce petit quatre cylindres de 1'560 cm^3 délivre 120 CV à 3'600 tr/min. Le couple de 285 Nm est disponible dès 1'750 tr/min et peut monter jusqu'à 300 Nm via un overboost temporaire.

Deux moteurs essence de 82 CV (3 cylindres) et 120 CV (4 cylindres) sont également disponibles, ainsi qu'un autre diesel de 92 CV (4 cylindres), tous aux normes Euro 5. Hormis la boîte manuelle à 6 rapports, deux boîtes automatiques sont proposées, ETG 5 ou ETG 6 selon la motorisation. Personnellement, j'ai trouvé cette transmission automatique moins convaincante qu'une boîte à double-embrayage. Je conseille donc fortement un test avant commande afin de se faire sa propre idée.

Au volant

La première chose qui m'a marqué sur le parking du garage, entre un accélérateur et un embrayage « normaux » pour une auto de cette catégorie, c'est l'extrême sensibilité de la pédale de frein. Passée la première surprise, il faut clairement s'habituer à cette réactivité pour éviter les freinages excessifs.

Grâce au volant compact et à une boîte très douce, les déplacements en milieu urbain sont un jeu d'enfant, y compris pour passer des ralentisseurs à 50 km/h. La visibilité est bonne à l'exception d'une lunette arrière assez haute qui oblige à user du radar de recul… Les voitures adjacentes vous en seront reconnaissantes. L'assistance lors de démarrage en côte est, elle aussi, irréprochable et facilite les déplacements citadins y compris dans les phases de parcage. Mon seul bémol sur le poste de conduite se porte du côté du frein à main que j'ai trouvé fort peu pratique avec un manche large, trop court et difficile à manipuler dans la phase de déverrouillage (notamment après avoir fortement serré le frein dans une pente).

Au niveau moteur, les 300 Nm de couple sont impressionnants car disponibles très tôt, au point de souvent enclencher l'anti-patinage au démarrage sur route mouillée. Diesel oblige, le moteur s'essouffle assez tôt mais avec une boîte douce et un pommeau en aluminium qui tient parfaitement en main (quand il n'est pas gelé donc), la gestion du régime moteur n'est pas un problème et les reprises sont excellentes, y compris sur un tracé autoroutier. En ce qui concerne la tenue de route, là encore l'ensemble est très cohérent avec un freinage mordant, une direction précise et, malgré un centre de gravité plus élevé que la 208, il est difficile de la prendre en défaut lors d'une utilisation classique.

A noter que, même à vitesse élevée, l'habitacle offre une insonorisation confortable et que la visibilité est bonne sur l'ensemble des angles de vision.

En ce qui concerne la consommation, elle est annoncée à 4.0 l/100km en mixte. Ce chiffre, comme souvent de la part des constructeurs, ne peut être atteint que sur le papier ou dans des conditions de roulage particulières. Sur les centaines de kilomètres effectués durant l'essai, je suis parvenu à obtenir un 5.5 l/100km de moyenne. Même si c'est loin du chiffre annoncé, cela reste excellent pour un véhicule de cette polyvalence avec un moteur bien présent sur tous les types de parcours routiers.

Verdict

L'année 2015 s'annonce bonne pour Peugeot avec une gamme fraichement renouvelée et une 2008 qui semble apte à séduire plus d'une catégorie de clients. Le côté versatile de ce modèle en fait un candidat sérieux pour tous les futurs acheteurs à la recherche d'une voiture polyvalente, agile, aux finitions correctes et bien équipée. Pas besoin de regretter la disparition de la 207 SW, les qualités routières de la 2008 et l'espace à son bord peuvent en témoigner.

Bien entendu, il reste l'élément le plus sensible dans cette catégorie : le prix. Avec sa finition « Allure », notre modèle démarre à CHF 30'000.-. Dans un segment où la concurrence est très forte, les primes et autres rabais liés au rapport CHF/EUR vont sans doute s'avérer essentiels pour que le tarif demeure compétitif face à une offre pléthorique et, dans certains cas, un peu mieux dotée.

Prix et options – Peugeot 2008 Allure BlueHDi 120

Prix de base : CHF 30'000.-

Roue de secours : CHF 120.-

Toit panoramique vitré avec vélum électrique : CHF 600.-

Peinture métallisée : CHF 600.-

Ecran tactile avec navigation : CHF 600.-

Prix TOTAL : CHF 31'920.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 2008

Allure BlueHDi 120.

A lire aussi

Premier contact – Peugeot 308 GT : Patronyme exagéré ?

Essai – Peugeot RCZ R : Le lion sort ses griffes… et les dents !

Premier contact – Peugeot 208 GTI 30th : Pour le plaisir !

Essai – Peugeot 308 SW : Jamais sans mon break !

Premier contact – Nouvelle Peugeot 508 : Toujours convaincante, mais…

Essai – Peugeot 308 1.6 e-HDi Féline : La nouvelle qui a tout pour elle !

Essai – Peugeot 208 XY : Glam, chic and juicy

Essai – Peugeot RCZ (Mk II) : Lifting discret

Essai – Peugeot 208 GTI : Le lion est bel et bien vivant !

Premier contact – Peugeot 2008 : Elegant et urbain

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

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 208 facelift

Nouveauté – Peugeot 308 GT

Présentation – Peugeot Quartz

Nouveauté – Peugeot 208 GTi 30th

Nouveauté – Peugeot 508

Présentation – Peugeot Exalt

Economie – Déjà 10’000 Peugeot 208 GTI produites !

Nouveauté – Peugeot 108

Nouveauté – Peugeot 308 SW

Présentation – Peugeot 308 R Concept

Nouveauté – Peugeot RCZ-R

Nouveauté – Peugeot 308

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

PIERRE de COUBERTIN
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

SRC
MENU
Navigation
Radio Media
Réglages
Internet
Téléphone
Conduite

ZH 269 732

ZH·269 732

SRC
OK
LIST
AIRBAG
PEUGEOT

711 km
km/h
W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·269 732

ZH 269 732