

mardi 14 mai 2013 LE FIGARO

30 | AUTOMOBILE

L'étonnant retour en force des GTI

TENDANCE Le mythe GTI retrouve des couleurs. Peugeot et Renault comptent parmi les principaux défenseurs de ces « bombinettes », comme Ford et Volkswagen.

PHILIPPE DOUCET pdoucet@lefigaro.fr

L'heure du low-cost et du SUV triomphant, qui aurait parié sur un retour du phénomène GTI ? La saveur commune tirée par Peugeot, Renault et Ford, sans oublier Volkswagen, prouve que le mythe est toujours vivant. G-T-I, ces trois lettres ont titillé l'imagination des conducteurs des années 1970 et 1980. Elles sont fixées pour la première fois sur le hayon de la Volk-

swagen Golf en 1976. L'histoire se consolide quand Peugeot, en 1984, emboîte le pas au constructeur allemand avec sa 205, appelée elle aussi GTI. Renault, en mal lui aussi de petite sportive, riposte un an plus tard avec sa Supercinç GT Turbo.

Des codes respectés

À la base, toujours la même recette : une voiture populaire au look voulu résolument sportif, dotée d'un châssis amélioré et surtout d'une mécanique suralimentée. La première version de la

Golf GTI déclarait 110 chevaux, celle de la 205 en affichait 105, tandis que Renault réussissait, pour sa GT Turbo, à tirer 115 chevaux de son vieux « Clean-Fonte » grâce au gavage procuré par le turbocompresseur. Nous sommes là très loin des puissances de nos actuelles GTI. La Golf, avec 220 chevaux, voire 230, double la mise initiale. Peugeot 208 et Renault Clio RS s'accordent pour leur part sur le chiffre de 200 chevaux. La Ford Fiesta ST ferme la marche avec tout de même 182 chevaux.

Il faut dire qu'entre-temps les GTI

ont gagné en taille, et hélas en poids. Agrandies et alourdies, ces voitures méritent-elles toujours d'arborer les trois célèbres lettres ? L'esprit GTI est bien présent. Les codes qui ont assis son succès sont respectés, tout comme les clivages d'hier. La 208 GTI fait toujours figure de bourgeoise dévoyée, la Clio RS d'arouille des faubourgs. La Golf conserve son statut de créature sérieuse d'outre-Rhin. La Ford Fiesta ST, pour sa part, surpasse sans conteste la catastrophique XR 2, son indigne ancêtre. ■

Clio RS contre 208 GTI : la guerre fratricide n'aura pas lieu

À l'instar du 208 et du Captur, Renault et Peugeot se sont-ils de nouveau entendus en matière de GTI ? Les deux constructeurs proposent avec leurs 208 GTI et Clio RS 200 EDC des véhicules aux personnalités totalement différentes. Bonne nouvelle, la guerre fratricide entre le Lion et le Losange n'aura pas lieu.

Trois portes contre cinq

Premier contraste : la 208 n'existe qu'en trois portes, contre cinq pour la Clio. Ces deux ouvrants supplémentaires ne raviront pas les puristes des GTI. La Clio n'est livrable de surcroît qu'avec une boîte double embrayage (EDC). Les amateurs de « bombinettes » figureront là aussi sur ce choix si radical. La 208 se satisfait d'une boîte manuelle, aucune transmission automatique n'est prévue. Les petits cadrans qu'il faut regarder par-dessus la jante du volant, une ergonomie sujette à polémiques, sont toujours là. À l'extérieur, la Clio se montre nettement plus spectaculaire que la Peugeot, surtout dans sa livrée jaune Sirius (1 600 € en option).

Bourgeoise 208

L'atmosphère des habitacles reflète d'emblée les différences de caractères. Le cockpit de la Peugeot, malgré quelques touches de rouge parsemées çà et là, plonge son conducteur dans une tonalité plus chic que sport. Ambiance plus chamarrée à bord de la Clio RS, dont le patronyme est inscrit sur un autocollant bas de gamme placé face au passager. Le design et les coloris intérieurs apportent une touche originale très plaisante. Le traitement de l'habitacle de la Clio est moins conformiste que celui adopté par les spécialistes de Sochaux. La finition est cependant moins rigoureuse que dans la 208, et le choix des matériaux plus contestable. Ainsi, le levier de sélection de la Clio donne une impression de pacotille chinoise. Un spécialiste de la qualité perçue est demandé chez Renault.

Des confort assez proches

Les sièges maintiennent correctement leurs passagers dans les deux voitures. Clio et 208 ont le même typage de confort de roulement : bien amorti mais plutôt ferme, avec une tendance au tressautement sur les petites irrégularités. Attention au Pack Cap en option sur la Renault (600 €) : il comporte des roues de 18 pouces, à la place de celles de 17 pouces, ainsi qu'une suspension ralliée d'environ 15 %. Il n'est pas certain qu'il sera apprécié par toute la famille. Des informations techniques parfois très précises (pression du turbo, courbe de couple...) sont disponibles sur l'écran central.



À l'extérieur, la Clio RS (ci-dessus) se montre plus spectaculaire que la Peugeot, surtout dans sa livrée jaune Sirius. En revanche, la finition de l'habitacle est plus rigoureuse dans la 208 (ci-dessous). DR

**Clio multimodes**

Une check-list de la voiture est obligatoire avant le premier départ dans la Clio RS. Il faut assimiler la sélection des vitesses via des palettes situées derrière le volant, et surtout comprendre le fonctionnement du système RS Drive, qui propose trois modes (Normal, Sport et Race), les deux derniers accentuant la sportivité de la voiture. La cartographie de la boîte de vitesses, du moteur, l'anti-patinage et le ressort de la direction assistée sont alors sensiblement modifiés.

En mode Race, la boîte devient 100 % manuelle et toutes les aides à la conduite sont déconnectées (aucun rattrapage). Il sera plutôt réservé au circuit. À cela s'ajoute un « launch control » géant les départs arrêtés. Rien de tout cela sur la Peugeot qui se contente d'un bon vieux levier de vitesses.

208 plus lissée que la Clio

Aidé par des pneus « ventouses » mis spécialement au point pour elle par Michelin, la 208 est à l'aise dans toutes

les circonstances. Les virages en épingle à cheveux comme l'autoroute sont abordés avec une assurance qui confine parfois à la désinvolture. La 208 passe vite et bien partout, aidée par un moteur toujours disponible, un freinage à la hauteur, et un train arrière rivé à l'asphalte. La Clio se montre, elle, plus physique et technique que sa rivale. Aussi stable en ligne droite que la 208, elle exige d'être pilotée plus finement dès que la route se met à tourner, distillant alors de plus grandes sensations

Droit de l'usager

Quels recours en cas de confiscation du véhicule ?

Par M^{re} Remy Josseaume, avocat à la cour et président de l'Automobile Club des avocats

La loi Loppis 2 du 4 mars 2011 a étendu les prérogatives offertes aux juges de prononcer dans certaines circonstances la confiscation du véhicule avec lequel l'automobiliste a commis l'infraction. La peine de confiscation n'est autre que l'expatriation du véhicule au seul profit de l'Etat sans aucune indemnisation pour son propriétaire.

1 La liste des infractions exposant l'automobiliste à la confiscation de son véhicule s'est allongée (usage de fausse plaque, excès de vitesse de plus de 50 km/h, délit de fuite, conduite sans permis ou sans assurance, etc.). Cette sanction ne peut intervenir qu'après une décision de justice même si le procureur de la République peut procéder à l'immobilisation immédiate du véhicule du jour de l'infraction jusqu'au procès.

2 Si la confiscation est automatique, elle n'en est pas pour autant obligatoire. En effet, le juge peut décider par décision motivée de ne pas la prononcer en raison des circonstances de l'espèce. À l'inverse, si le juge ne statue pas explicitement sur la question de la confiscation du véhicule, celle-ci s'appliquera de plein droit en cas de condamnation.

3 Cependant, cette ultime sanction n'est légalement possible que si l'auteur de l'infraction est propriétaire du véhicule en cause. L'immatriculation d'un véhicule au nom d'un tiers ou d'une personne morale (société, association) permet en l'état du droit d'échapper assez aisément au risque de cette sanction.

+ @ SUR LE WEB

► L'essai de la Volkswagen Golf GTI
► La Lamborghini Egolta, le supercar à conduite centrale
► La vidéo de Sébastien Loeb au volant de la Peugeot 208 T16
www.lefigaro.fr

de conduites. Elle peut compter sur ses freins, son châssis, encore plus efficace à ce petit jeu avec l'option Cup, et sur son inédite suspension à butée de compression hydrauliques, sort d'amortisseur secondaire placée à l'intérieur de l'amortisseur principal.

Notre avis

Les deux petites sportives font score égal en matière de performances pures. De puissances équivalentes (200 chevaux, délivrés par un moteur 1,6 l), elles roulent toutes les deux à 230 km/h en pointe et abattent le 0 à 100 km/h en 6,7 (Clio) et 6,8 secondes (208). Elles coûtent à peu de choses près le même prix : 24 990 € pour la Clio RS 200 EDC, 24 500 € pour la 208 GTI. Toutes les deux sont made in France. La Clio RS est fabriquée dans l'usine Alpine de Dieppe. Mais elles se destinent chacune à des publics différents, et le choix est alors assez simple. Les amateurs de petites voitures rapides, élégantes, et faciles à conduire opteront pour la Peugeot. Les fous de pilotage seront eux séduits par la Renault et les technologies qu'elle met en œuvre. Plus démonstrative que la 208, la Clio RS est de plus capable, à l'occasion, de se transformer en petit fauve de circuit. ■

PH. D.

Une Fiesta ST passionnante

À trop vouloir jouer les polyvalentes, les GTI auraient-elles perdu leur âme ? Quelques kilomètres au volant de la Fiesta ST nous ont rassurés : des voitures plaisir existent toujours. Moins tiède que ses deux françaises, la « bombinette » de Ford met l'accent sur les sensations de conduite. En retrait en performances pures, en raison du déficit de puissance de son 1,6 l turbo (182 ch), elle met l'accent sur les sensations de conduite et l'efficacité sportive. Celle-ci s'acquie au prix de suspensions plus fermes mais, bien calé dans des baquets

Recaro, les vitesses de passage en virage s'avèrent étonnantes. Force est de constater qu'après avoir produit parmi les pires GTI de l'histoire (XR2i et RS turbo), Ford conçoit désormais des sportives qui ont valeur de référence. Entrante aussi, la sonorité moteur amplifiée dans l'habitacle grâce à l'artifice du « Sound Symposer ». Nous regrettons juste un accoudoir central gênant les changements de vitesse. Enfin, l'un des meilleurs atouts de la Fiesta ST sera son tarif. À 23 700 €, il est en effet inférieur aux françaises. ■

T. E.



La Ford Fiesta ST. DR