Premier contact – Peugeot 308 GTi : Un patronyme amplement mérité !

Après la 308 GT, Peugeot présente sa dernière sportive de cette génération sous un patronyme légendaire : GTi. Alors que je prends connaissance du programme, je suis agréablement surpris de lire que la marque a prévu un essai sur circuit en toute liberté. C'est généralement très bon signe !

- 4 cylindres, 1'598 cm^3
- 270 CV à 6'000 t/min
- 330 Nm de 1'900 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 1'205 kg
- Conso. mixte : 6.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 139 g/km (D)
- dès CHF 42'000.-

Texte et photos : Tony da Silva

Quelques mois après la présentation de la 308 GT, voici la nouvelle 308 GTi. A l'époque, j'avais trouvé que la GT bénéficiait d'un très bon châssis mais que le moteur manquait singulièrement de caractère pour une appellation GT.

Si les années 80 avaient été marquées par les modèles GTI et leurs performances fantastiques, les années 2000 étaient nettement moins excitantes et je me suis souvent demandé si le renforcement législatif n'avait pas tué le genre.

Mais, depuis quelques années, il y a réellement un renouveau dans cette catégorie et ce n'est pas moi qui vais m'en plaindre !

Esthétique

La forme générale reste la même mais Peugeot a ajouté quelques attributs reconnaissables au premier coup d'œil : une double canule d'échappement répartie à gauche et à droite du bas de caisse, un bouclier avant plus généreux, des jantes spécifiques de 19 pouces qui pèsent 2 kg de moins que les 18 pouces classiques et, bien entendu, un petit logo GTi partout où ils ont pu le mettre.

Pour la partie intérieure, c'est encore des petits détails qui prévalent avec le marquage du "GTi" sur le volant, le fond des écrans montés sur carbone, des surpiqûres rouges, des sièges spécialement réalisés par Peugeot Sport et, encore une fois, le logo GTi qui vient orner le volant et les pas de portes.

Aucune révolution donc, mais plein de petits détails qui rendent le modèle plus agressif et lui confèrent un style résolument sportif.

Sous le capot

Pour la Suisse et la France, Peugeot commercialise cette GTi avec le moteur 1.6L THP 270 S&S… derrière ce nom de code se trouve le quatre cylindres essence de 1'598 cm^3 muni d'un turbo et qui développe 270 CV à 6'000 t/min et un couple de

330 Nm entre 1’900 et 5’500 t/min.

Comparé au moteur de la GT, cette version propose donc une puissance supérieure de 32% et un couple plus important de 16%. Sur le papier, ces chiffres bruts traduisent une évolution majeure du moteur qui n’a plus rien à voir avec l’original car, pour assurer la longévité, tout ou presque a été changé ou renforcé.

Répondant à la norme Euro6, l’engin présente un rapport volumétrique de 9.2 : 1 et la pression d’injection a été portée à 200 bars. Autres changements, les pistons forgés sont en aluminium, les segments ont été renforcés, les coussinets de bielle bénéficient d’une projection polymère et les bielles ont également été consolidées. Adossée au moteur, la ligne d’échappement en acier a été entièrement revue, depuis les catalyseurs jusqu’à la double canule. Enfin, la boîte de vitesse manuelle à 6 rapports a également bénéficié d’un renforcement pour mieux répondre à l’usure et à la fatigue.

A noter que pour d’autres marchés géographiques, Peugeot propose également une version moins « radicale » de 250 CV.

Au volant

Assez bavardé, il est temps de prendre le volant et de partir à la conquête de ces routes portugaises. Malheureusement, le temps est exécrable, un vent violent et des pluies diluviennes viennent entacher notre parcours de plusieurs centaines de kilomètres mais au moins je serai en mesure de vous dire si la voiture reste bonne, même dans ces conditions extrêmes !

A bord, les sièges dessinés par Peugeot Sport offrent un bon compromis entre le confort et le maintien des jambes et du dos, même si la position du volant masque un peu l’instrumentation. Il faut un peu jouer avec les réglages du siège et du volant mais l’essentiel est là : callé dans le siège, le conducteur peut se concentrer sur la route et la conduite. Pour le reste, on est à bord d’une 308.

Malgré la météo abominable, la température extérieure est assez clémente avec sa vingtaine de degrés de température, ce qui est une très bonne nouvelle pour les pneus Michelin Pilot Super Sport de 235/35. Après un petit passage en ville et une gentille balade autoroutière qui ne laissent pas de souvenir particulier, me

voilà arrivé dans les zones montagneuses de Marco de Canaveses avec plus de virages que de cheveux sur la tête de Saul Hudson (Slash donc, le guitariste). Il est grand temps d'enclencher le mode Sport situé sur le pont central : toute l'instrumentation passe au rouge et, du coup, je ne vois plus vraiment où se trouve la zone rouge … Peu importe et pour le moment, tout ce que je constate, c'est que le vrombissement se fait plus présent et que la pédale d'accélérateur est plus réactive.

Les premiers virages s'enchainent et, malgré une chaussée détrempée, le châssis et les pneus ne font qu'un pour vous emmener aux limites physiques de l'exercice. Lors de lignes droites, j'enfonce copieusement la pédale d'accélération pour arriver au virage suivant et bien entendu, à fond de seconde, le contrôle de motricité intervient pour empêcher les roues avants de patiner sur ces routes détrempées… la boîte propose vraiment des rapports courts et le phénomène se produit encore en troisième ce qui m'oblige à doser un peu mieux l'accélérateur. Bref, le plaisir est bien là et tous les virages, du plus rapide ou plus lent, permettent d'apprécier l'excellente tenue de route de la voiture et le freinage irréprochable.

Pour la seconde journée, c'est une session sur le circuit de Vasco Samerio, à Braga, qui m'attend et bien que ce tracé me soit inconnu, il a vu quelques pilotes de renom comme Lewis Hamilton, Nico Rosberg, Fernando Alonso ou encore Valentino Rossi l'arpenter. Long de 3.02 kilomètres, le tour de reconnaissance en bus permet de se faire une bonne idée du circuit. Ce dernier offre une bonne diversité de courbes et une grande ligne droite qui, avant une chicane, mettra à grande contribution le système freinant inédit de notre 308 GTi (380 mm à l'avant et 268 mm à l'arrière).

C'est donc parti pour deux sessions de quatre tours sans aucune limite à part, bien entendu, de respecter les drapeaux des commissaires de course. Après un premier tour prudent, la chance est de mon côté car la piste commence à sécher entre deux averses et chaque tour marque une amélioration de mes chronos.

Pour le dernier tour de la première session, je n'hésite plus à tester les limites de la voiture en tentant de réaliser mon meilleur tour et la voiture, là encore, se laisse parfaitement guider en étant à la fois très précise dans les insertions en courbe et totalement déchainée dès que le virage est passé et que la pédale d'accélérateur est copieusement en fond de cale ! A ce titre, le différentiel à

glissement limité Torsen joue ici son va-tout, puisqu'il permet de relancer très tôt la voiture en sortie de courbe alors que la piste est encore trempée et que le véhicule n'est pas encore en ligne droite.

Les montées en régime sont franches et ne souffrent d'aucune latence, mais je note tout de même qu'il faut passer rapidement les rapports pour ne pas perdre le souffle du turbo. Enfin, le Traction Control a également été modifié dans le but d'offrir une tolérance un peu plus grande lors d'une perte de contrôle de la motricité… mais ça reste assez intrusif malgré tout et je n'ai pas trop osé le désactiver, y compris pour la seconde session sous une pluie battante.

A noter que les freins commencent à donner des petits signes de fatigue après quelques tours mais qu'ils restent suffisamment réactifs et efficaces pour un dernier tour « à fond » avant de faire un arrêt à la pompe. Pour l'anecdote, avec un réservoir de 53 litres et une consommation moyenne qui frise les 25 l/100, vous ne tournerez pas pendant des heures.

Verdict

Aucun doute n'est permis, la 308 GTi n'est pas une 308 légèrement améliorée au travers d'un moteur plus puissant et de petits logos collés ici et là. Cette GTi a réellement bénéficié de dizaines d'améliorations que je ne peux pas entièrement lister ici, avec l'intervention d'une division forte de nombreux succès dans le sport automobile, soit Peugeot Sport.

Le moteur, les freins, le châssis, les suspensions, la transmission et bien d'autres éléments ont bénéficié d'améliorations ou de modifications pour rendre cette 308 GTi exceptionnelle dans son segment. D'ailleurs, sur le plan du rapport poids/puissance, ce modèle est tout simplement le meilleur de la gamme avec un ratio de 4.46 kilos par cheval. C'est largement mieux que ses principales concurrentes.

Vous l'aurez compris, si j'étais resté un peu sur ma faim lors de mon premier contact avec la 308 GT, ce n'est pas du tout le cas avec la GTi et ce malgré des conditions météorologiques pas franchement avantageuses. Non seulement elle restitue exactement ce qu'on peut attendre d'un tel badge, mais elle améliore encore la perception de ce segment, que vous soyez à la recherche d'une voiture

à utiliser tout les jours ou pour des sorties sur circuit et ce, sans devoir modifier quoi que ce soit à l'auto.

Pour rappel, les mythiques Golf GTI et 205 GTI des années 80 offraient un 0 à 100 km/h en environ 9 secondes. La 308 GTi franchit cet exercice en 6.0 secondes. Je ne parle même pas de l'évolution de la tenue de route, autant comparer un ordinateur portable des années 80 avec le dernier MacBook Air.

Le seul bémol provient du fait que, pour le moment, seul le modèle à 5 portes est disponible et, surtout, la marque ne donne aucune précision sur la disponibilité d'une boîte à double embrayage avec, au hasard, des palettes au volant. Tant mieux pour les amateurs du talon/pointe, dommage pour ceux qui voudrait s'affranchir de cet exercice dans le trafic ou sur circuit.

A CHF 42'000.-, ou EUR 37'200.-, voilà un véhicule polyvalent qui saura distiller des plaisirs aussi bien sur des petites routes de campagne que sur un circuit.

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour l'invitation aux essais presse de cette Peugeot 308 GTi.

A lire aussi

Essai – Peugeot 308 GT : La meilleure des compactes ?

Essai – Peugeot 208 GTI 30th : Digne héritière !

Essai – Peugeot 108 TOP! : Vous avez dit Top ?

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

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

Présentation – Peugeot 308 GTi

Présentation – Peugeot 308 R HYbrid

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

DV-060-JR
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

PEUGEOT SPORT

PEUGEOT SPORT
PEUGEOT SPORT

GTi

Wheels-And-You.com

0 km/h
003065 km
267.1 km

DYNAMIC
POWER
BOOST
TORQUE
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GTi

GTi

GTi

GTi
Wheels-And-You.com

DV-184-JR
Wheels-And-You.com

308 GTi by PEUGEOT SPORT
Wheels-And-You.com

308 GTi by PEUGEOT SPORT

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

DV-060-JR
Wheels-And-You.com

-JR
75
GTi
Wheels-And-You.com

GEOT SPORT
Wheels-And-You.com

DV-060-JR
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

308 GTi by PEUGEOT SPORT
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com