Essai – Peugeot 308 GT : La meilleure des compactes ?

En avril 2014, nous avions été séduits par la 308 dans sa version 1.6 HDi Féline, élue voiture de l'année 2014 et véritable référence de son segment. Nous revenons aujourd'hui au modèle 308 avec sa récente version GT essence, présentée par Peugeot comme une montée en gamme, plus sportive mais toujours polyvalente.

- 4 cylindres essence, 1'598 cm^3
- 205 CV à 6'000 t/min
- 285 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'275 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'253 x 1'804 x 1'447
- Conso. mesurée : 7.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 130 g/km (C)
- dès CHF 37'700.-, mod. essayé: CHF 40'850.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

La bataille fait rage dans le segment des compactes dont les versions musclées sont particulièrement appréciées dans notre pays. Peugeot étoffe les déclinaisons de sa 308 avec ce modèle GT que j'ai eu le plaisir de prendre en main pendant deux semaines sur les routes de Suisse romande et d'ailleurs.

J'ai découvert une voiture dont les prestations n'ont rien à envier aux meilleures, à tel point qu'elle pourrait devenir la référence des compactes actuelles. En voici mon compte-rendu.

A l'extérieur

Dès sa présentation, la ligne de la 308 m'a plu. A la fois pure, fluide, homogène, plutôt discret, mais moderne et racé, le design n'évolue presque pas sur la 308 GT.

Rabaissée de quelques millimètres, elle présente quelques discrets changements au niveau de la carrosserie, dont la calandre, les bas de caisse et les boucliers arborant, à l'avant, des entrées d'air plus amples sous des phares avec clignoteurs à LED, ainsi qu'une double sortie d'échappement chromée intégrée au diffuseur arrière spécifique. Le logo GT bicolor s'affiche tant sur les ailes qu'à l'avant et à l'arrière. Les coquilles de rétroviseur et les grilles avant arborent une teinte noire laquée.

Peugeot ne proposant pas de version 3 portes de la 308, la GT compacte est, elle aussi, disponible en 5 portes uniquement, ou alors en déclinaison SW, à savoir le break. Le poids de la compacte est contenu à 1'275 kg.

Les jantes voient leur diamètre majoré à 18'' et reçoivent des pneus 225/40 R 18. Leur design est moderne mais je n'ai personnellement pas trouvé qu'il met vraiment en valeur le positionnement GT de l'auto.

A l'intérieur

Comme l'extérieur, l'intérieur n'évolue que discrètement. Je retrouve la très réussie planche de bord presque dépourvue de boutons, l'ensemble des commandes étant regroupé sur l'écran multifonctions tactile. Le bloc compteur intègre un affichage tête haute centré au-dessus du volant. J'apprécie cette disposition très ergonomique, même si elle m'oblige à adapter ma position de conduite en laissant le siège assez haut et en baissant plus que d'habitude le volant pour éviter que l'affichage soit masqué. Le volant est réglable autant en hauteur qu'en profondeur, standard désormais incontournable pour offrir une bonne position de conduite à chacun.

L'habitabilité demeure exceptionnelle avec un coffre de 470 litres – soit 90 litres de plus que celui d'une VW Golf ! – et un espace plutôt généreux pour les passagers à l'arrière.

Je retrouve en série les éléments que Wheels And You avait découverts sur la Féline il y a une année : frein de stationnement électrique/automatique, capteurs de distance AV/AR, rétroviseurs rabattables électriquement, accès sans clé, climatisation automatique bizone, régulateur/avertisseur de vitesse avec régulation active de la distance et sièges chauffants. Ces derniers proposent ici un système de massage lombaire et une finition similicuir/alcantara surpiquée de rouge spécifique que j'ai trouvé plaisante et bien accordée au positionnement GT. L'intérieur est disponible en option Cuir Nappa GT facturée 2'300.- CHF, intégrant les réglages électriques du siège conducteur. Le « Stop & Start » est également installé en série.

Les seuls éléments spécifiques à la GT sont contenus dans le pack Dynamique optionnel dont est équipée ma voiture d'essai : il propose un bouton Sport qui, une fois enclenché, dynamise les sensations de conduite : l'assistance de la direction change, comme la gestion de la pédale d'accélérateur qui deviennent plus réactives, la sonorité évolue (Peugeot Active Sound System), l'éclairage de l'instrumentation passe en rouge et affiche un accéléromètre ainsi que la puissance, le couple et la pression turbo du groupe propulseur. Ce Pack intègre également les palettes au volant pour le modèle SW doté de la boîte automatique.

Mon véhicule d'essai est également doté du système Hi-Fi Denon facturé CHF 800.- en option, mais dont le son ne m'a pas laissé une impression impérissable, du Pack Visibilité qui intègre l'extinction tardive des feux « Follow me home », pratique, l'essuie-glace automatique avec détecteur de pluie, le rétroviseur

intérieur à réflexion variable ainsi que l'allumage automatique des phares.

Sous le capot

Deux motorisations sont disponibles : un 1.6 essence et un 2.0 diesel. J'ai hérité de la version essence, celle qui sera, à n'en pas douter, la plus vendue en Suisse, pour la berline tout au moins.

Ce 1.6 essence turbo dénommé e-THP développe 205 CV à 6'000 t/min pour un couple de 285 Nm à 1'750 t/min. La distribution propose non seulement un système VTi modifiant le calage des arbres à cames, mais également une levée de soupapes variable à l'admission. Ce groupe propulseur n'est disponible qu'avec une boîte manuelle à 6 vitesses.

Les consommations officielles affichées à 7.4 l en ville, 4.6 l en milieu extra-urbain et 5.6 l en conduite mixte sont en ligne avec celles de la concurrence. Je n'ai toutefois pas reproduit cette consommation mixte annoncée durant les quelques 2'000 km de mon essai. En moyenne, elle s'est élevée à environ 7.9 l/100 km. Même sur un plein où j'ai roulé sans aller tester le comportement sportif de la voiture, la consommation mixte s'est élevée à 7.2 l/100 km, ce qui – même tenu compte de la monte pneumatique hiver – demeure supérieure de plus de un litre et demi aux 5.6 l/100 km annoncés.

Au volant

Peugeot à toujours mis un point d'honneur à proposer des châssis aux réglages aboutis et cette 308 GT ne déroge pas à la règle. Dès les premiers kilomètres, et bien que mon véhicule soit équipé d'une monte pneumatique hivernale, je découvre un châssis précis et équilibré offrant une sensation d'agilité. La motricité est excellente pour une traction affichant plus de 200 CV et je ne l'ai prise en défaut qu'en sortie de virage et pleine accélération.

Le comportement est neutre et le sous virage limité, même en entrée de virage à rythme élevé. Je regrette tout de même une assistance de direction un peu excessive à mon goût, qui filtre passablement les sensations du train avant en conduite très sportive. Même avec la position « sport » enclenchée, sensée la

raffermir, la direction demeure assez démultipliée, très légère et présente surtout trop peu de rappel. L'ensemble demeure toutefois sécurisant malgré quelques louvoiements parfois ressentis sur route bosselée/rainurée, sans doute plus à attribuer à la monte pneumatique d'hiver qu'aux trains roulants eux-mêmes.

Bien que les suspensions voient leur tarage augmenté à l'avant et à l'arrière, respectivement 10% et 20%, le confort demeure d'excellent niveau. J'aurais personnellement préféré des suspensions un peu plus fermes, qui n'auraient guère dégradé le confort, mais largement réduit les mouvements de caisse.

L'insonorisation est d'excellent niveau et participe au confort général ressenti. Le maintien des sièges est agréable et, excepté la position de conduite un peu haute et celle du volant plutôt basse due à l'emplacement du tableau de bord « tête haute », on est bien installé. Je relève toutefois que la commande du régulateur/limiteur de vitesse intelligent est complètement masquée par le petit volant sport et nécessite du conducteur qu'il en apprenne le fonctionnement avant de prendre la route.

Le moteur 1.6 e-THP est agréable, le petit turbo associé aux systèmes de levée et timing variables des soupapes gommant pratiquement tout temps de réponse. Dès 1'600 t/min environ la poussée est généreuse et linéaire. Elle s'essouffle toutefois légèrement au-delà de 5'000 t/min même si la puissance maximale n'est atteinte qu'à 6'000 t/min. Cette linéarité permet une conduite souple, sans changements de vitesse permanents, et s'avère ainsi très agréable en utilisation quotidienne, en particulier en milieu urbain, même si la coupure d'injection à la décélération provoque de petits à-coups à la remise des gazs. J'ai cependant regretté ce qui ressemble à une grande inertie moteur, mais ce ressenti est sans doute davantage à attribuer à une gestion moteur visant à réduire les émissions qu'à l'inertie mécanique elle-même.

La sélection de boîte est précise et rapide, bien que son débattement soit plus long qu'il n'y paraît, la rotule du levier étant située bien au-dessous de la console de laquelle il sort. J'aurais, quant à moi, préféré une sélection à la sensation plus courte sur cette GT.

Le freinage, assuré par de larges disques de 330 mm à l'avant et 268 mm à l'arrière (290 mm sur la SW), est facile à doser, puissant et endurant. J'ai dû véritablement pousser l'auto dans ses derniers retranchements sportifs et sur une

longue descente pour sentir une très légère amorce de fading.

Je relèverais encore un point qui me dérange : une ventilation très sonore en mode automatique, au point qu'il me faut parfois le désactiver pour pouvoir entendre un passager ! Dommage.

Verdict

En faisant le bilan de ces deux semaines effectués à bord de la 308 GT, je constate que je me suis plus senti dans une bonne routière que dans une véritable GT, l'ensemble ne frappant pas par un caractère sportif très affirmé.

C'est, à n'en pas douter, une excellente voiture au châssis rigoureux et efficace, à la motorisation moderne et plaisante et à l'habitabilité exceptionnelle pour un véhicule du segment C. Sa ligne est réussie, son équipement est complet, les prestations offertes sont objectivement d'excellent niveau, autant d'éléments qui la placent en véritable concurrente face aux allemandes de référence, d'autant que son prix de base situé à 37'700.- CHF est plutôt attractif.

Je lui ai néanmoins trouvé un petit manque de personnalité, caractéristique qui était pourtant traditionnellement un apanage typique de la marque au lion. Est-ce dû à l'appellation GT qui m'a fait m'attendre à un véhicule plus typé grand tourisme, ou bien aux suspensions que je juge trop souples pour une sportive ? Sans doute un peu des deux… Gageons que la présentation de la 308 GTi, au début de l'automne, saura nous proposer davantage de caractère et de sportivité.

Il n'en reste pas moins que je ne saurais trop recommander à ceux qui visent l'achat d'une compact du segment C d'aller faire un essai de la 308 GT avant de faire leur choix. Je suis convaincu qu'ils seront plus d'un à être surpris par l'agrément et les prestations offerts par cette voiture.

Prix et options – Peugeot 308 GT

Prix de base : CHF 37'700.-

Bleu Magnétic : CHF 750.-

Système Hi-Fi Denon : CHF 800.-

Pack Navigation : CHF 100.-

Pack Electrique : CHF 500.-
(Réglage lombaire électrique des sièges conducteur et passager, Sièges conducteur et passager massant, Sièges avant chauffants)

Pack Safety : CHF 1’000.-

Prix TOTAL : CHF 40’850.-

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

Nos remerciements à Peugeot (Suisse) SA pour le prêt de cette Peugeot 308 GT.

A lire aussi

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

ZH 328 359
Wheels-And-You.com

PEUGEOT
ZH 328 359
Wheels-And-You.com

GT
Pilot Alpin
Wheels-And-You.com

Wheels-A You.com

Wheels-And-You.com

DENON
Wheels-And-You.com

THP
Wheels-And-You.com

Cruise PAUSE
--- km/h
DYNAMIC
POWER 70 hp
BOOST 1.1 bar
TORQUE 141 N.m
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·328359
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH 328 359
Wheels-And-You.com

ZH 328 359
Wheels-And-You.com

GT
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

22 °C
RTS-1ERE
21
AUTO A/C 21.5
16:27
PEUGEOT CONNECT APPS
Wheels-And-You.com

START
STOP
SPORT
Wheels-And-You.com

12V
Wheels-And-You.com

ISOFIX
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH 328 359
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH 328 359
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

PEUGEOT
ZH-328 359
Wheels-And-You.com