

Essai - Peugeot 308 GTi : La GTI au quotidien

Convaincu par la Peugeot 308 depuis son lancement en 2013 et d'autant plus curieux suite au premier contact avec la déclinaison la plus sportive réalisée par mon collègue l'automne dernier, je me réjouis de prendre le volant de cette 308 GTi. Récit complet après un peu moins de 2'000 km qui m'ont procuré beaucoup de plaisir.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'598 cm³
- 270 ch à 6'000 t/min
- 330 Nm de 1'900 à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 1'205 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'253 x 1'804 x 1'446
- Conso. mesurée : 8.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 139 g/km (E)
- dès CHF 42'000.-, mod. essayé: CHF 45'900.-

Vous l'aurez constaté, au fil de nos essais des différentes déclinaisons de la 308, l'équipe de rédaction de Wheels And You est sous le charme de la compacte française. Il faut dire qu'elle accumule les atouts tout étant proposée à un tarif en adéquation. Ce n'est pas pour rien qu'elle a été élue voiture de l'année en 2014.

Du coup, agrémentée à la sauce GTi, je vois difficilement comment elle pourrait nous décevoir. Passons en revue le pedigree de la plus bestiale des Peugeot actuelles en attendant que la marque se décide à produire, certes vraisemblablement en série très limitée, la 308 R HYbrid.



A l'extérieur

Malgré un look plutôt discret pour une sportive, il est difficile de ne pas remarquer l'ADN de cette 308 GTi. La ligne pure est très proche d'une 308 de base mais l'imposant bouclier avant et la double sortie d'échappement sont autant d'attributs qui ne trompent pas. A cela s'ajoute une multitude de petits détails qui, conjointement, renforcent la sportivité du modèle sans pour autant péjorer une certaine élégance. Et si vous avez encore un doute, les petits logos GTi sur les ailes avant et sur le coffre confirment que vous êtes bien face à la plus féline de toutes les 308.

Autres spécificités nécessaires pour une telle auto, la caisse a été abaissée de 11 mm et les magnifiques jantes 19 pouces renferment d'imposants disques de frein. A l'avant, ces derniers mesurent 380 mm de diamètre et font équipe avec des étriers 4 pistons peints en rouge et badgés « Peugeot Sport ». Les cartes sont jetées, cette 308 GTi affiche fièrement son caractère.

Notre voiture d'essai dispose également d'une teinte spéciale rouge Ultimate qui convient parfaitement à son tempérament. Pour ceux qui trouveraient cela trop discret, il vous reste l'option « Coupe Franche » qui mélange ce même rouge et le noir Perla Nera. Souvenez-vous notre essai de la 208 GTi 30th l'an dernier. Personnellement, ce n'est pas trop ma tasse de thé. Rassurez-vous la palette de couleurs comprend aussi des choix plus communs. Sans que ce soit Byzance, vous devriez trouver votre bonheur.



A l'intérieur

L'habitacle arbore également un style qui mélange parfaitement dynamisme et finesse. La teinte anthracite, omniprésente, est agrémentée de rouge au travers de surpiqûres sur les sièges, le volant, les contre-portes, le levier de vitesse, etc. Ce traitement rouge et noir sied merveilleusement à l'esprit de cette GTi et ça me rappelle l'inoubliable 205 GTi. C'est d'autant plus réussi lorsque la carrosserie arbore la couleur de notre auto d'essai. Les sièges baquets sont revêtus de similicuir, de tissu et d'alcantara, une alliance de matériaux qui propose un ensemble plaisant au regard. Ils sont également très confortables tout en offrant un bon maintien. Il me faudra juste un peu de temps pour m'habituer au petit volant, ainsi qu'au bloc compteur situé au-dessus de la planche de bord. Après quelques jours à bord de cette GTi, je m'en accommode parfaitement.

La finition est plaisante et la présentation générale est de bonne facture. C'est sobre tout en étant suffisamment piquant pour un modèle badgé GTi. L'équipement est très complet avec notamment une interface infotainment comprenant toutes les fonctions qu'on peut attendre de nos jours. Son fonctionnement entièrement tactile n'a pas que des avantages, mais ça colle avec le côté feutré et épuré de l'ensemble de la planche de bord.

Le fait que la 308 GTi se décline uniquement en 5 portes dérange certains

adeptes de voitures sportives, il faut cependant y reconnaître un côté pratique indéniable. D'ailleurs, je verrai bien une déclinaison SW, le break donc, de cette GTi. Je n'ai toutefois pas l'impression que ce soit dans les plans du constructeur français. Dommage, je suis convaincu que c'est un segment qui serait prometteur.



Sous le capot

Pour animer cette 308 GTi, on retrouve le fameux 1.6 THP et, pour l'occasion, il est paramétré comme dans la RCZ-R. Il développe donc 270 ch à 6'000 t/min pour un couple maximum de 330 Nm disponible entre 1'900 et 6'000 t/min. Afin d'encaisser ces généreuses ressources, la boîte manuelle à 6 rapports a été renforcée mais je n'apprécie que moyennement le maniement de son levier. Ça manque légèrement de précision et la course est à mon goût bien trop longue.

Je note que les ingénieurs ont travaillé la sonorité, notamment à l'intérieur, surtout si on actionne le bouton Sport. Le résultat est plutôt sympathique, un compromis qui permet d'exploiter la GTi au quotidien sans pour autant que ça soit insipide ou agaçant.

En terme de consommation, la fiche technique promet une moyenne de 6.1 l/100km en utilisation mixte. Tout en sachant qu'il est impossible d'atteindre ces chiffres, il faut admettre que cette 308 se montre relativement sobre pour une sportive de cet acabit. Pour ma part, sur la totalité de mon essai, j'obtiens 8.6 l/100 km ce qui me semble parfaitement logique vu la façon dont j'ai exploité la mécanique. Du coup, avec un réservoir de 53 litres, ça permet d'offrir facilement une autonomie supérieure à 500 km, pas mal pour une GTi ! A noter que l'ordinateur de bord affiche 8.0 l/100km, une différence plutôt faible qu'il faut relever.



Au volant

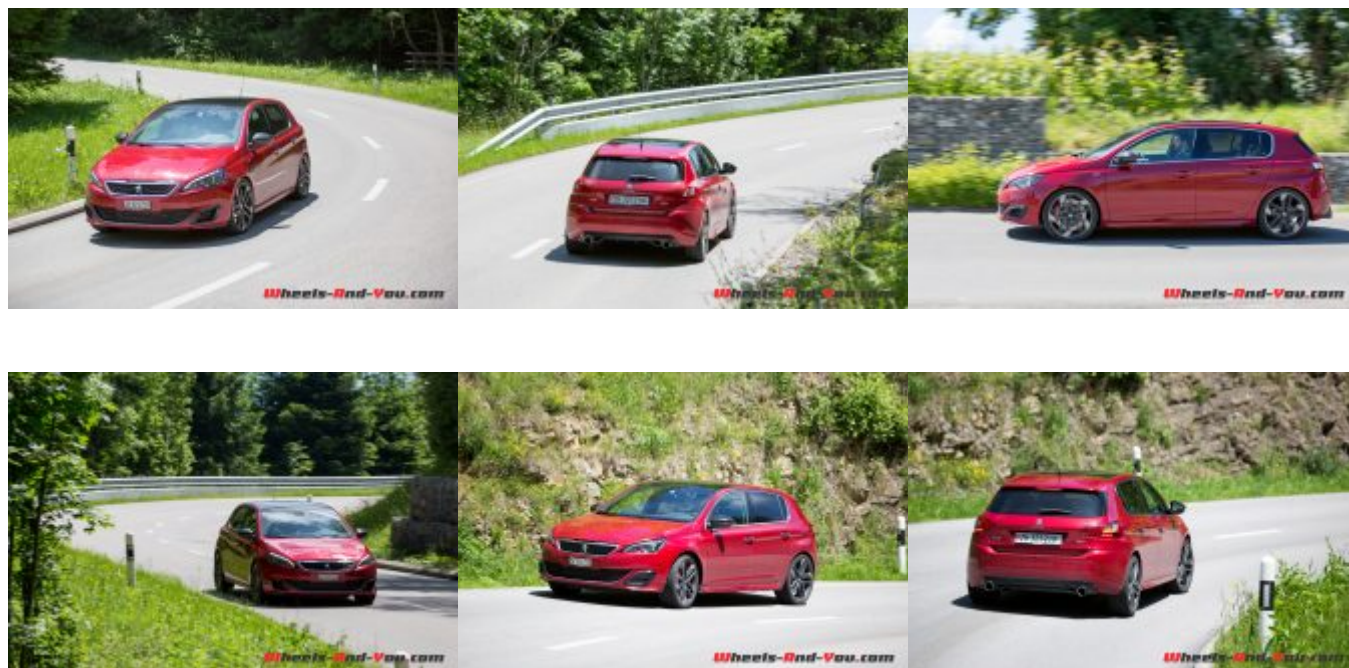
On le sait bien, Peugeot n'a plus rien à prouver en matière de réglages de châssis. Il n'y a pas de raison que ça soit différent pour cette 308 GTi et, en effet, je n'ai pas été déçu. La voiture colle à la route, elle vire à plat, c'est un régal. Ce bon comportement est aidé par la présence d'un différentiel à glissement limité Torsen, de quoi enrayer les virages à rythme effréné.

Je me suis d'abord inquiété de tant de puissance sur le seul train avant, mais là encore c'est parfaitement géré. La motricité est exemplaire en toutes circonstances, même sur route mouillée. Bien évidemment toute une ribambelle de béquilles électroniques équipe cette 308 GTi, cependant cela ne vient pas perturber la conduite, même sportive. J'apprécie particulièrement la direction précise et incisive, ainsi que les bons retours d'information qu'elle propose.

De surcroît la sensation de poussée est vraiment présente, les 270 chevaux répondent parfaitement lorsque j'écrase l'accélérateur. La 308 GTi est une véritable lionne au tempérament de feu sans pour autant être brutale. Elle se montre même très docile lors de déplacements urbains et, grâce à son confort sans faille, pas d'inquiétude à avoir pour avaler les kilomètres sur autoroute. Certes, la suspension est ferme mais ce n'est pas perturbant pour une utilisation quotidienne. Atout indéniable pour celui ou celle qui a l'intention de la conduire tous les jours, cette 308 GTi n'incite pas à rouler vite, elle est tout à fait capable de se mouvoir dans le calme et la sérénité. Par contre, dès que vous la sollicitez, elle se met à rugir pour votre plus grand plaisir.

Pour revenir sur le bouton Sport, en plus d'accroître la sonorité du moteur au travers du système audio, il modifie légèrement la réactivité de la pédale des gaz. Je trouve la différence minime, mais en commutant sur ce mode, vous obtenez également toute une série d'information (puissance, couple, pression du turbo,

accélérations latérale et longitudinale) sur l'affichage situé entre les deux compteurs.



Verdict

Mon collègue était resté sur sa faim après son essai de la 308 GT. Non que la voiture ne fut pas à la hauteur, bien au contraire, simplement parce que lui avait envie d'un tempérament plus dynamique, au vu des capacités de l'ensemble. Et bien voilà, c'est maintenant possible grâce à cette 308 GTi. Pour à peine 5'000 francs de plus, un petit « i » rajouté au badge et surtout toute l'expertise des ingénieurs de Peugeot Sport, vous obtenez une véritable sportive comme on les aime.

Bien sûr, une Honda Civic Type R est plus affutée, mais elle est également plus vulgaire. Je vous l'accorde, le terme est un peu dur, mais il faut reconnaître que la discrétion n'est pas le point fort de la japonaise. A l'inverse, cette 308 GTi vous permet de passer presque inaperçu – ça dépend un peu de la couleur choisie – tout en offrant des performances très intéressantes.

Disponible pour un tarif débutant à CHF 42'000.- (hors prime en vigueur actuellement), avec un équipement de série très bien fourni, la Peugeot 308 GTi est actuellement pour moi la meilleure sportive « traction avant » du segment C (voitures compactes). Reste à voir si l'arrivée prochaine, mais pas encore

officiellement annoncée, de la nouvelle Renault Mégane RS viendra changer la donne.



Prix et options - Peugeot 308 GTi

Prix de base : CHF 42'000.-

Peinture Vernis Coloré « Rouge Ultimate » : CHF 1'000.-

Toit panoramique vitré avec vélum électrique : CHF 600.-

Système Hi-Fi DENON : CHF 800.-

Caméra de recul : CHF 300.-

Système Peugeot Connect SOS et Assistance : CHF 700.-
(inclus Lecteur CD)

Alarme inclus supercondamnation : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 45'900.-



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

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



A lire aussi

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

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

Nouveauté - Peugeot 3008

Nouveauté - Peugeot 2008

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

