Premier contact – Peugeot 308 GT : Patronyme exagéré ?

Premier contact avec la Peugeot 308 GT au Portugal et premières impressions de Wheels And You sur cette lionne française au patronyme pour le moins évocateur…

- 4 cylindres, 1’598 cm^3
- 205 CV à 6’000 t/min
- 285 Nm de 1’750 à 4’500 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1’200 kg
- Conso. mixte : 5.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 130 g/km (D)
- dès CHF 37’700.-

Texte et photos : Tony da Silva

Cet essai coïncide avec la sortie des résultats financiers de Peugeot et ils sont

excellents. Plus de 2.9 millions de véhicules vendus, la 308 a largement participé au succès de la marque au niveau mondial. La Chine devient même le premier marché mondial avec 734’000 véhicules écoulés.

Elue voiture de l’année en 2014, la 308 a connu un succès important depuis sa sortie grâce aux 208’000 exemplaires vendus dans plus de 80 pays. C’est donc logique que le groupe tente d’élargir encore son succès avec l’introduction de la nouvelle 308 GT. Mais que vaut cette GT en arborant un patronyme aussi glorieux ?

Esthétique

A priori, pas beaucoup de changements ou plutôt, ils sont très discrets pour une itération GT d’un modèle de série. Et que dire des volumes? Pour le moment, la GT n’est disponible qu’en version 5 portes ou SW mais des mots-mêmes des dirigeants du programme, ces gabarits pourraient changer en fonction de la réussite commerciale du modèle.

Les éléments les plus marquants se situent au niveau des jantes car elles sont spécifiques à cette série avec des 18 pouces sur des gommes Pilot Sport3 de 225/40. Ajoutez à cela un abaissement de la caisse de 7mm à l’avant et 10mm à l’arrière et le tout a plutôt fière allure. Bien entendu, le badge GT figure ici et là et la face avant a été un peu retouchée ainsi que l’arrière dans le but de conférer à l’ensemble un petit air plus agressif.

Côté intérieur, c’est le même constat sauf que des éléments spécifiques ont été sélectionnés pour cette édition. Le plus notable est probablement la sellerie de bonne facture, cuir Nappa ou cuir/alcantara, surpiqué de rouge. Un style qui se retrouve aussi sur le petit volant avec un gros badge GT et sur une planche de bord très agréable à regarder puisque pratiquement dépourvue de boutons et autres molettes. Les matériaux choisis au niveau des inserts, panneaux de portes et tableau de bord inspirent la qualité et sont très agréables au toucher.

Enfin, le grand écran tactile figure en bonne place au milieu de la planche de bord et permet de commander tous les éléments du véhicule comme la ventilation, la navigation, la radio, etc.

Sous le capot

Proposée au travers de deux moteurs uniquement, la marque a choisi de commercialiser la boîte automatique avec le diesel uniquement et la boîte manuelle avec le moteur essence. Avec le temps, ces combinaisons évolueront peut-être mais pour le moment, c'est la transmission qui guidera votre choix moteur… peu commun comme approche.

Ceci dit, Peugeot propose deux nouveaux moteurs avec cette nouvelle GT sur la base d'une architecture quatre cylindres et pour l'essence, c'est un engin de 1'598 cm3 de 205 CV a 6'000 tr/min avec un couple de 285 Nm entre 1'750 à 4'500 tr/min. Côté diesel, c'est une cylindrée de 1'997 cm3 avec 180 CV à 3'750 tr/min avec un couple 400 Nm entre 2'000 et 2'500 tr/min.

Au volant

Aussitôt derrière le volant et avant d'avoir pressé le bouton de démarrage du véhicule, je suis agréablement surpris par la manière dont les aiguilles rouges se détachent du fond noir. Je remarque aussi les aiguilles antagonistes et les tours-minute s'égrènent dans le sens inverse d'une montre… étonnant.

Bref, pour le premier tracé, j'ai opté pour le moteur essence et sa boîte manuelle. Dès les premiers kilomètres j'apprécie l'insonorisation et le confort général à bord. Siège et volant offrent suffisamment de réglages pour trouver la position idéale et après avoir testé la voiture en mode normal, j'active le mode sport via un bouton situé sur le pont central (un peu trop près à mon goût du frein à main électronique). Cet artifice permet de changer les vocalises du moteur, de raffermir un peu la direction et d'améliorer la réponse du moteur… et j'allais oublier : le fond des compteurs passe en rouge. Bien entendu, la voiture n'est pas transfigurée mais le bruit notamment apporte un plus indéniable dans un parcours placé sous l'égide de la sportivité.

Au niveau moteur, les montées en régime sont franches même si le moteur en dessous de 2'000 t/min peine réellement à décoller. Au niveau boîte, rien à dire, elle est précise et bien étagée pour affronter la ville et autres routes nationales.

Grâce à un parcours mixte, il a été possible de tester les qualités du châssis et des freins (330 mm à l'avant) dans une zone montagneuse ; et sans avoir été impressionné, j'ai apprécié la précision de la direction et la minutie du système freinant. A noter que la direction n'a jamais fait défaut lors des entrées en courbe alors que la sortie de virage en pleine accélération s'est montrée un peu plus floue avec des limites d'adhérence propres à toutes les tractions (oui, oui, c'est une GT à traction mais ça, vous vous en doutiez déjà, non?).

Mes collègues avaient été convaincus par le châssis et je le suis encore plus grâce à un réglage spécifique sur la GT, la raideur de trains avant et arrière a progressé de 10% à 20%. Seul regret, le Driver Sport Pack n'influence pas le réglage des suspensions qui en mode sport auraient gagné à être encore un peu plus fermes.

Au retour, un confrère et moi héritons de la motorisation diesel avec sa boîte automatique EAT6 de troisième génération. Dans l'ensemble, j'ai retrouvé les mêmes qualités du châssis ainsi que des freins et de la direction. Néanmoins, grâce à un couple plus élevé et surtout, à un son beaucoup plus guttural en mode sport, ce modèle m'a laissé une impression de sportivité plus importante… Un comble dans un match diesel/essence.

La partie boite de vitesse automatique par contre n'a pas répondu positivement à mes attentes. Outre la relative lenteur de passage des rapports en mode « manuel », j'ai été particulièrement déçu par le mode « automatique », car la synchronisation et la réactivité du tandem boîte/accélérateur étaient trop lentes à mon goût. Sur ce point, la concurrence a clairement une longueur d'avance avec des solutions à double embrayage. A noter également : j'ai trouvé l'insonorisation générale du modèle SW meilleure que celle du modèle 5 portes.

Enfin, vu la brièveté de l'essai, je n'ai pas été en mesure de contrôler la consommation déclarée par le constructeur qui, pour le moteur essence, affiche un mixte à 5.6 l/100 et 4.0 l/100 pour le diesel… des chiffres pour le moins impressionnants quand l'essai porte sur une GT.

Verdict

Globalement, dans un segment C où l'offre est pléthorique, Peugeot affirme encore un peu plus sa volonté de venir lutter avec les allemandes et les

arguments sont là. L'i-Cockpit, le Driver Sport Pack, la simplicité de la planche de bord, deux moteurs exclusifs, etc. sont autant d'éléments qui parlent en faveur de cette 308 GT et invitent au voyage. Ceci dit, le patronyme GT ne vous permettra pas d'aborder un tour de circuit et de vous sentir plaqué à votre siège…

Le seul bémol à mon goût au-delà de ce patronyme trop ambitieux, c'est la boite automatique EAT6 qui est clairement en deçà des concurrentes comme la DSG présente entre autres dans les voitures du groupe VW.

Bien entendu, avec un prix de départ fixé à CHF 37'700.- (CHF 20'900.- pour la 308 de base), le positionnement est agressif et en ligne avec les concurrentes. Ajoutez à ça que Peugeot Suisse, comme tous les constructeurs, a réagi à la parité du CHF/EUR en offrant un avantage client qui peut se monter jusqu'à CHF 10'900.- pour tout achat de véhicule neuf !

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 GT.

A lire aussi

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 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

14°C
20
AUTO A/C 21
11:39
Satellites visibles:
12
W.A.Y.

THP
W.A.Y.

DYNAMIC
POWER
BOOST
TORQUE
41
0.5
68
W.A.Y.

DL-480-RM
W.A.Y.

START
STOP
SPORT

DL-504-XS

W.A.Y.

W.A.Y.

Fortaleza do Guincho
Hotel Restaurante
W.A.Y.

DL-530-XS
W.A.Y.

308 GT
GT
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

DL-429-RM
W.A.Y.

W.A.Y.