

308 GTi by PEUGEOT SPORT : la compacte sportive ultime

Depuis que la marque a dévoilé la PEUGEOT 308, sa version sportive était unanimement attendue tant sa conduite délivre des sensations incomparables. Le défi était élevé : offrir à une clientèle particulièrement pointue le modèle le plus radical de la gamme. Pour satisfaire les exigences de ces passionnés, il fallait une équipe de développement parlant le même langage, nourrie à la même passion, celle de la performance.

La marque a confié cette mission à des experts : les ingénieurs de PEUGEOT SPORT au savoir-faire acquis sur les terrains du monde entier.

Avec la 308 GTi by PEUGEOT SPORT, le pilote dispose de l'engin ultime : moteur 1.6L THP S&S de 270 ou 250 ch, différentiel à glissement limité Torsen®, réglages du châssis, PEUGEOT i-Cockpit. De plus, le moteur 1.6L THP S&S est le plus efficace de sa catégorie avec des émissions de CO₂ contenues à 139 g/km, soit 6,0 l/100km.

La gamme PEUGEOT accueille avec fierté la 308 GTi by PEUGEOT SPORT, un modèle attendu par les passionnés tant PEUGEOT a marqué l'histoire des sportives des segments B et C. De la 205 GTi aux dernières 208 GTi et RCZ R, ce sont plus de 800 000 sportives de la marque qui ont enthousiasmé leur propriétaire.

De plus, la 308 GTi by PEUGEOT SPORT symbolise le dynamisme de la marque ainsi que sa montée en gamme.

Maxime Picat, directeur général de PEUGEOT

@MaximePicat

Pour développer la 308 GTi by PEUGEOT SPORT, nous avons comme en compétition utilisé tous les leviers : le poids, l'efficacité du châssis et des freins, les performances moteur, le maintien du siège. Les propriétaires vont vivre des sensations intenses avec cette nouvelle version développée par un team. Elle offre de série des performances de haut niveau.

Bruno Famin, directeur PEUGEOT SPORT



308 GTi by PEUGEOT SPORT, en synthèse

Depuis le lancement de la mythique 205 GTi, ce sont plus de 800 000 sportives PEUGEOT qui ont fait le plaisir de leur propriétaire: 309 GTi, 405 Mi16, 306 S16 ... 208 GTi, RCZ R et désormais la nouvelle PEUGEOT 308 GTi by PEUGEOT SPORT.

308 GTi by PEUGEOT SPORT: cette nouvelle version porte le nom de l'équipe qui l'a développée.

Elle est équipée du moteur 1.6L THP S&S proposé en deux niveaux de puissance, 184 kW (250 ch) et 200 kW (270 ch). Ce moteur Euro6 doté du Stop&Start contient ses émissions de CO₂ à seulement 139 g/km soit 6,0 l/100km.

Avec un rapport poids/puissance record sur le segment, seulement 4,46 kg/ch, la 308 GTi 270 couvre le 0 à 100 km/h en à peine 6,0s et le 1000m départ arrêté en 25,3s.

La 308 GTi 270 est équipée d'un différentiel à glissement limité Torsen® et de jantes 19'' *Carbone19* chaussées de pneumatiques Michelin Super Sport.

La 308 GTi 270 est freinée par des disques de 380 mm à l'avant, à l'étrier peint en rouge et signé PEUGEOT SPORT, et de 268 mm à l'arrière.

Disponible selon les pays, la 308 GTi 250 parcourt le 0 à 100 km/h en 6,2s et le 1000m départ arrêté en 25,6s grâce à un rapport poids/puissance de seulement 4,82 kg/ch.

Le style de la 308 GTi est musclé et exclusif: assiette abaissée de onze millimètres, faces avant et arrière inédites. L'habitacle est tout aussi sportif.

Exclusivité de la 308 GTi 270, la Coupe Franche associe le nouveau et explosif rouge Ultimate au noir Perla Nera. Celles-ci font partie des six teintes de la gamme 308 GTi: le rouge Ultimate, le bleu Magnetic, le noir Perla Nera, le gris Artense, le blanc Nacré ainsi que le gris Hurricane.

Châssis réglé par des pilotes, moteur rempli à tous les étages, sonorité à l'échappement, PEUGEOT i-Cockpit, Driver Sport Pack, sièges baquets ... le résultat est jubilatoire!



Un design musclé, GTi

Une transition à la précision chirurgicale s'opère entre deux teintes, le rouge Ultimate et le noir Perla Nera. Baptisé Coupe Franche, cette association de teintes est le symbole de la nouvelle 308 GTi by PEUGEOT SPORT : tranchant.

Intrinsèquement pure et racée, la PEUGEOT 308 n'a besoin d'aucun artifice pour donner naissance à sa version sportive. Affirmée, la PEUGEOT 308 GTi présente ainsi un style empreint de simplicité mais terriblement efficace.

Sa posture est radicale avec une assiette abaissée de onze millimètres et ses grandes roues de 19'' baptisées *Carbone19*. Sur la version GTi 270, celles-ci associent des pneumatiques Michelin Super SPORT à des jantes de type *Reverse* qui, aériennes, laissent admirer les disques avant d'un diamètre de 380mm, pincés par un solide étrier à quatre pistons. Teinté rouge, l'étrier arbore la signature du concepteur de la voiture : PEUGEOT SPORT.

Le bouclier avant, généreux, trahit le niveau de performance atteint. En partie supérieure, les projecteurs Full LED encadrent une calandre exclusive. En effet, sa trame noire est parcourue d'un plan de forme à damiers horizontaux à la finition noir brillant. Ce motif à damiers anime également la grille de l'ample prise d'air inférieure. Alimentant le refroidisseur d'air de suralimentation, elle est ceinte de clignotants à LED à affichage dynamique et d'un jonc rouge ou chrome avec la teinte rouge Ultimate. Deux déflecteurs parachèvent le bouclier et contribuent à la perception d'une voiture collée au bitume ainsi qu'à la performance aérodynamique avec un SCx de seulement 0,69.

Spontanément, le regard parcourt, en suivant les élargisseurs de bas de caisse, les flancs expressifs pour aboutir à la puissante face arrière. Elle est visuellement posée au sol par l'extracteur noir laqué intégrant deux généreuses canules d'échappement débouchantes.

Identifiable entre toutes, la signature GTi est apposée sur les ailes avant et le hayon.

Cette carrosserie peut revêtir six teintes : le nouveau et explosif rouge Ultimate, le bleu Magnetic, le noir Perla Nera, le gris Artense, le blanc Nacré ainsi que le gris Hurricane. Enfin, dans sa version 270 ch, la 308 GTi propose l'exclusive Coupe Franche, une livrée associant le rouge Ultimate au noir Perla Nera. Cette version Coupe Franche manifeste de plus sa radicalité par les enjoliveurs de vitrage traités en noir mat substitué au chrome. Quelle que soit la teinte, le tendu remarquablement soigné souligne les ajustements précis des éléments de carrosserie.

En parfaite cohérence, le typage de l'habitacle est lui aussi résolument sportif notamment avec une ambiance foncée jusqu'au pavillon. Des surpiquères rouges ponctuent la planche de bord, les sièges, les contre-portes, le soufflet du levier de vitesses et les sur-tapis haut-de-gamme. Enfin, le seuil de porte, siglé « PEUGEOT SPORT » et « GTi », est en aluminium comme le pédalier, le repose-pied et le pommeau du levier de vitesses.

Dans la version GTi 270, le siège baquet tendu de cuir et alcantara, siglé « PEUGEOT SPORT », offre un excellent maintien latéral pour faire corps avec la voiture et ressentir sa trajectoire en toutes



circonstances. Le volant compact, de 351 x 329 mm, offre une préhension naturelle et permet de la placer au millimètre. En cuir pleine fleur, il arbore à sa base le logo GTi et en son sommet un repère de centrage rouge. Il dégage la vue sur le combiné tête haute, le motif en damier des fonds de compteur et sur le message d'accueil «GTi» animant la matrice centrale.

Parfaitement intégré à la planche de bord moussée, le grand écran tactile, avec son thème Redline, apporte la touche finale pour composer le PEUGEOT i-Cockpit. Grâce à l'ergonomie naturelle de celui-ci, la conduite devient instinctive et sûre, élément clé pour une voiture affichant de telles capacités.

Enfin, le Driver Sport Pack offre le loisir au conducteur d'amplifier l'ambiance sportive à bord. L'appui sur le bouton Sport situé sur la console centrale commute la couleur des combinés de blanc à rouge, dispense des informations complémentaires dans la matrice centrale (puissance, couple, pression de suralimentation, accélérations latérale et longitudinale), renforce la présence sonore du moteur et change la cartographie de la pédale d'accélérateur.

Tous les éléments sont réunis pour tirer la quintessence du développement réalisé par PEUGEOT SPORT.

Des sensations de conduite préparées par PEUGEOT SPORT

Riche d'une expérience incomparable en compétition, PEUGEOT SPORT comporte un département consacré exclusivement au développement des versions les plus performantes de la gamme. Les ingénieurs de cette équipe ont apporté leur expertise pour vivre des sensations sportives ultimes au volant de la PEUGEOT 308 GTi by PEUGEOT SPORT.

Cette version tire profit de la traque au poids mené lors de la conception de la 308 : emploi de la plateforme EMP2, volet arrière en matériau composite et acier à très haute limite élastique. Cette quête de la légèreté se matérialise en un chiffre : 4,46, soit le rapport poids puissance record sur le segment exprimé en kg/ch de la version GTi 270, gage d'un comportement dynamique de haute volée.

La PEUGEOT 308 étant une excellente base pour développer une sportive, notre travail a consisté à l'optimiser pour un dynamisme irréprochable. Avec la 308 GTi by PEUGEOT SPORT, il faut mettre les roues sur route et sur circuit pour goûter à son potentiel.

Pierre Budar, responsable du projet PEUGEOT SPORT

PEUGEOT SPORT a développé la nouvelle 308 GTi sur la base d'un cahier des charges explicite : une sportive compacte incisive et sûre pour un plaisir de conduite ultime. Tous les domaines en sont donc empreints : trains roulants, moteurs, freinage, assistances électroniques.

La nouvelle PEUGEOT 308 GTi est collée au bitume avec ses voies larges (1570 mm à l'avant et 1554 mm à l'arrière) chaussées de pneumatiques Michelin Super Sport en 235/35 R19. Avec leur grip, ces enveloppes repoussent très loin les limites de l'adhérence latérale et longitudinale. Les jantes 19" de type *Reverse* sont plus légères de 2 kg par unité par rapport à la jante aluminium de 18" *Diamant*.

Pour des freinages puissants, les disques avant ventilés présentent un diamètre de 380 mm. Montés sur un bol en aluminium, ils sont pincés par quatre pistons (de diamètre 38 et 41 mm) couissant dans un étrier fixe. A l'arrière, les disques ont un diamètre de 268 mm. A l'usage, cet ensemble prouve son endurance en assurant avec constance des prestations remarquables.

Précisément équilibré, les trains roulants autorisent un pilotage dynamique en toute confiance. Le train avant pseudo-McPherson se place avec précision tandis que le train arrière, à la traverse déformable, suit naturellement. Ces composants participent par ailleurs à la légèreté de la voiture, la barre anti-dévers avant étant semi-creuse et les triangles avant en aluminium.

L'inscription en virage est incisive, l'exploitation du pneumatique optimale grâce au travail opéré sur l'épure du train avant. Le carrossage de la roue est ainsi porté à $-1,67^\circ$ contre $-0,6^\circ$ sur 308. L'articulation arrière du triangle voit sa raideur augmentée de 110 à 1800 daN/mm.

L'intégralité de la suspension verticale avant est spécifique :

- raideur du ressort,
- tarage de l'amortisseur qui, d'autre part, comporte une butée hydraulique de détente notamment pour limiter les bruits,
- butée d'attaque progressive, raidie et allongée pour intervenir dès le début de la compression lorsque le conducteur est seul à bord.

Enfin, la barre anti-dévers est assouplie pour un équilibre évident avec le train arrière.

Sur ce dernier, la raideur de la traverse et des filtrages augmente, passant de 30 à 500 daN/mm en latéral et de 170 à 490 daN/mm en vertical. La suspension verticale est également spécifique : raideur du ressort, tarage de l'amortisseur, raideur de la butée d'attaque progressive.

Exclusivité de la version GTi 270, un différentiel à glissement limité Torsen[®] est intégré à la boîte de vitesse au profit de la dynamique de la voiture en virage. Grâce au report du couple vers la roue la plus adhérente, il permet également de remettre les gaz plus tôt en sortie de courbe.

Enfin, les logiciels des assistances électroniques sont en adéquation avec le tempérament sportif de la voiture. La loi de la direction à assistance électrique est spécifique pour fonctionner de concert avec le différentiel à glissement limité Torsen[®]. La remontée d'informations depuis la roue est précise, le conducteur sachant en chaque instant où se situe la voiture. De même, cette dernière suit avec fidélité les actions imprimées par le conducteur sur le volant compact.

Le différentiel à glissement limité Torsen[®] implique également une nouvelle loi du Traction Control pour une mise en action optimisée. Le typage plus sportif de l'ESP laisse plus de latitude, notamment plus de dérive en lacet. Par ailleurs, l'ESP propose un mode totalement déconnectable.



Un nouveau moteur Euro6 de 270 ch

Pour exploiter le potentiel de ce châssis, la PEUGEOT 308 GTi by PEUGEOT SPORT abrite sous son capot le moteur 1.6L THP 270 S&S. Avec 169 ch/l, ce 4-cylindres en ligne affiche la puissance spécifique la plus élevée de son segment. Néanmoins, doté d'un Stop&Start et embarquant tout le savoir-faire des ingénieurs, il contient ses émissions de CO₂ à seulement 139 g/km soit 6,0 l/100km, le record dans cette catégorie.

Fonctionnant avec des indices d'octane RON 95 ou RON 98, il développe une puissance de 200 kW et un couple de 330 Nm. Au-delà des valeurs dans l'absolu, ce moteur impressionne à la conduite par son allonge jouissive permise par une pression d'injection portée à 200 bar. Le moteur est ainsi rempli partout et en permanence. Le plateau de puissance est quasiment constant jusqu'au rupteur, à 6500 tr/min, régime vers lequel il s'envole à une vitesse enthousiasmante. Quant à lui, le couple maximal s'étend sur une plage de 1900 à 5000 tr/min.

De plus, puissance et couple sont parfaitement dosables, même à haut régime, grâce à la conception spécifique du poumon de commande de la *wastegate*, la soupape de décharge du turbo.

Répondant à la norme Euro6, ce moteur EP6 FDTR présente un rapport volumétrique de 9.2:1 et un équipage mobile de pointe: pistons forgés en aluminium, de conception similaire à la compétition, segmentation et bielles renforcées, coussinets de bielle avec projection polymère, vis de bielles renforcées.

Pour garantir la constance de la performance, les pistons sont refroidis par une double pulvérisation d'huile sous leur structure. En outre, le collecteur d'échappement est réalisé en acier afin de résister aux hautes températures pouvant s'élever jusqu'à 1000°C. L'activation du Driver Sport Pack renforce la sportivité de la mélodie qui s'en échappe.

Afin d'exploiter tout le potentiel de ce moteur, les pertes de charge ont fait l'objet de toutes les attentions, à l'admission comme à l'échappement. Pour répondre aux besoins en air, que ce soit en volume ou en température, la PEUGEOT 308 GTi by PEUGEOT SPORT est équipée d'un refroidisseur d'air de suralimentation spécialement développé et implanté en position basse du bouclier. En sortie du moteur, la vidange des gaz d'échappement est favorisée par une ligne entièrement nouvelle depuis les catalyseurs jusqu'à la double canule.

L'importance du détail concerne également les *silentblocs* moteur à la raideur augmentée. Le bénéfice en est instantanément perceptible. A l'inscription en virage, la voiture tourne d'un bloc sans temps de latence ni mouvement parasite.

Pour encaisser le couple élevé culminant à 330 Nm, la boîte manuelle à six rapports est renforcée. Ses deux arbres sont désormais grenillés et ses pignons traités par carbonituration profonde. Grâce à ce procédé thermo-chimique, la résistance de la pièce est renforcée tant en usure qu'en fatigue par un enrichissement en carbone et en azote. Enfin, le pont en sortie de boîte est raccourci au bénéfice des accélérations.



Châssis réglé par des pilotes, moteur rempli à tous les étages, sonorité à l'échappement, PEUGEOT i-Cockpit, Driver Sport Pack, sièges baquets ... le résultat est jubilatoire! L'exercice du 0 à 100 km/h est accompli en à peine 6,0s et le 1000 m départ arrêté en seulement 25,3s.

308 GTi 250 by PEUGEOT SPORT

La gamme 308 GTi by PEUGEOT SPORT propose deux niveaux de puissance: 270 ch et 250 ch. Disponible selon les pays, cette dernière constitue l'accès à la gamme 308 GTi et est équipée du même moteur que la version la plus puissante.

Sous le capot de la nouvelle 308 GTi 250, le moteur EP6 FDTR développe 184 kW (250 ch) et 330 Nm. Couplé à la boîte de vitesse mécanique renforcée à six rapports, il offre des performances de premier ordre grâce au rapport poids/puissance de seulement 4,82 kg/ch. L'exercice du 0 à 100 km/h est couvert en seulement 6,2s tandis que le 1000m D.A. est abattu en 25,6s.

Au freinage, les pistons mordent des disques d'un diamètre de 330 mm à l'avant et 268 mm à l'arrière. Cette puissance est transmise au sol par les pneumatiques Michelin Pilot Sport 3 en 225/40 R18.

Dotée en série des jantes 18" *Diamant* et de sièges TEP/Alcantara surpiqués de rouge, la 308 GTi 250 peut être équipée en option des jantes aluminium 19" *Carbone19* ainsi que des sièges baquet PEUGEOT SPORT.

Elle est proposée avec les rouge Ultimate, noir Perla Nera, gris Artense, blanc Nacré, gris Hurricane et bleu Magnetic.

Si la lecture d'une fiche technique permet d'avoir un avant-goût du plaisir distillé par une voiture, les sensations s'éprouvent au volant! La PEUGEOT 308 GTi by PEUGEOT SPORT le rappelle de manière éclatante.

Suivez à tout instant son actualité et créez la avec #PEUGEOT308GTi.



PEUGEOT

Présente dans près de 160 pays avec plus de 10 000 points de contacts, PEUGEOT allie partout Exigence, Allure et Emotion.

En 2014 PEUGEOT a réalisé 1 635 000 ventes mondiales, progressé en Europe et en Chine et poursuivi sa dynamique de montée en gamme.

Avec sa «gamme en 8», entièrement renouvelée, PEUGEOT dispose de la ligne de produit la plus jeune de son histoire.

Le haut niveau de qualité en produits et services, le raffinement du design, le soin du détail et l'expérience de conduite contribuent à l'émotion que procure chaque PEUGEOT.

Avec plus de 60 millions de véhicules vendus, ces qualités sont au cœur de l'engagement de la marque depuis 125 ans.