

308 GTi, L'émotion sans compromis

Peugeot renoue avec l'appellation GTi pour lancer sa 308 GTi, berline sportive d'une ère nouvelle: exploitable au quotidien et responsable envers son environnement. Disponible exclusivement en 5 portes, elle permet une alliance moderne entre polyvalence d'usage et sensations de conduite.

Une sportivité en accord avec son temps

La **308 GTi** incarne **une sportivité en accord avec son temps** :

- **une sportivité domestiquée**, qui sait se rendre exploitable et confortable au quotidien, à tous les régimes et loin d'un radicalisme pointu, tout en sachant offrir un maximum de sensations lorsque son «pilote» la sollicitera.
- **une sportivité respectueuse** de son environnement, sachant allier des performances de 1^{er} ordre avec une consommation de seulement **6,9 l/100 km** pour **159 g/km** de CO₂.

Le 1.6 l THP 147 kW (200 ch), au cœur de l'efficacité

Au cœur de cette sportivité, le tout nouveau moteur 1.6 l THP 147 kW (200 ch), lancé au même moment sur le **Coupé RCZ**, joue un rôle primordial sur l'efficacité de cette 308 GTi.

Avec l'association inédite des technologies **THP** (turbocompresseur Twin-Scroll et injection directe d'essence), et **VTi** (levée variable des soupapes d'admission et déphaseurs des arbres à cames), ce moteur, couplé à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, offre des caractéristiques étonnantes.

Alors que sa puissance maximale de 147 kW est disponible de 5 500 à 6 800 tr/min, avec un couple maximal de 275 Nm constant entre 1 700 et 4 500 tr/min, la 308 GTi se permet d'afficher des consommations et des rejets de CO₂ particulièrement maîtrisés.

L'acoustique de ce moteur est également particulièrement travaillée lors des accélérations grâce à l'adoption de la technologie **Sound System**.

Le châssis de la voiture s'accorde avec le tempérament de sa mécanique: servi par des pneumatiques de 225/40 R18, il assure une excellente stabilité à vive allure tout en garantissant du confort à basses vitesses. Les disques de freins de 340 mm de diamètre à l'avant et 290 mm à l'arrière concourent également à la puissance de son freinage.

Expressivité stylistique

Extérieurement, la 308 GTi affiche subtilement ses différences, répondant, là encore, au souhait d'une clientèle d'esthètes, sachant pouvoir être remarqués par les passionnés du genre.

La 308 GTi, se distingue ainsi du reste de la gamme par :

- un insert aspect carbone noir brillant sous la jupe avant (spécificité France),
- son bouclier avant « Sport » issu de 308 CC,
- son bouclier arrière, au diffuseur noir Perla Nera,
- son becquet arrière, offrant une efficacité supplémentaire à hautes vitesses,
- une double sortie d'échappement chromée,
- le badgeage « GTi » en latéral et à l'arrière de la carrosserie,
- des éléments intérieurs distinctifs (pédalier, repose-pied et pommeaux de levier de vitesses en aluminium, volant sport en cuir avec méplat et repose-pouces en aluminium, façade noir laqué,...).

Le haut de gamme sportif de la 308

La clientèle, passionnée, de cette 308 GTi, bénéficiera certes d'un véhicule exclusif et sportif, mais aussi de toutes les qualités qui contribuent au succès de la 308 berline 5 portes, avec notamment :

- un **agrément de vie à bord incomparable**, grâce à son architecture semi-haute conjuguant luminosité, visibilité (jusqu'à 4,86 m² de surfaces vitrées) et habitabilité, sans oublier sa planche de bord fluide et élégante, sa qualité de fabrication, et son acoustique soignée...
- une **sécurité maximale** grâce à sa structure et ses moyens de retenue performants (5 étoiles au test EuroNCAP 2009), ou grâce encore au système « Peugeot Connect SOS », localisant le véhicule en cas d'accident (en option à 290 € seulement ou en série avec le WIP Com 3D).

La 308 GTi sera commercialisée, en France, à partir du 10 juin, au tarif de 26 900 €.

Caractéristiques techniques détaillées

Moteur: le nouveau 1.6 l THP 147 kw (200 ch) – BVM6

Le nouveau moteur 1.6 l THP 147 kW (200 ch), qui apparaît sous le capot de la 308 parallèlement au coupé sportif RCZ, est né sous le signe de l'efficacité dans tous les sens du terme: couple et puissance généreux, consommation de carburant et rejets de CO₂ particulièrement maîtrisés ainsi que respect de la norme Euro 5.

Ces **préoccupations environnementales** sont situées au cœur des priorités de cette motorisation, ce qui constitue une **approche moderne et responsable**...

Avec son couple maximal de 275 Nm (dès 1 700 tr/min et jusqu'à 4 500 tr/min) et sa puissance maximale de 147 kW (de 5 500 à 6 800 tr/min), la 308 GTi bénéficie de reprises et d'accélération de tout premier ordre (de 80 à 120 km/h en 6,7 s sur le 5^e rapport; de 0 à 100 km/h en 7,7 s, 1 000 m départ arrêté en 27,8 s...) tandis que sa consommation atteint 6,9 l/100 km en cycle mixte soit 159 g/km seulement de CO₂.

Pour parvenir à ces résultats, ce bloc de 1 598 cm³ combine, et c'est une première mondiale sur un quatre cylindres, toutes les technologies les plus récentes:

- **THP** (Turbo Haute Pression) avec un **turbocompresseur** Twin-Scroll, pour les performances et la réactivité instantanée dès les très bas régimes; **l'injection directe** d'essence assurant des stratégies de combustion optimale;
- **VTi** (Variable Valve Timing Injection) avec la levée variable des soupapes d'admission couplée aux déphaseurs d'arbres à cames d'admission et d'échappement, pour la maîtrise de la consommation et les rejets de CO₂.

Le turbocompresseur Twin-Scroll, pour une réactivité maximale

Comme l'indique l'appellation « Twin-Scroll », il s'agit de regrouper, dans le collecteur d'échappement et le turbocompresseur, les conduits de gaz des cylindres par paires (« twin »). Ces conduits réunissent ainsi les gaz des cylindres 1 et 4 ainsi que ceux des 2 et 3. Ces deux colonnes de gaz pulsantes débouchent ensuite dans des volutes (« scroll ») et ces flux se combinent de façon optimale directement au niveau de la turbine pour lui assurer une poussée maximale.

Cette configuration, qui sépare les gaz d'échappements jusqu'à l'entrée de la turbine, permet d'exploiter au mieux leur dynamique.

Le flux des gaz d'échappement accélère la turbine jusqu'au régime de 220 000 tr/min. Elle entraîne simultanément le compresseur qui comprime l'air frais. Une soupape de décharge (Wastegate) agit au-delà d'une pression maximale de compression limitée à 1,3 bar.

Cet ensemble engendre une **remarquable réactivité du moteur**, puisque sa mise en pression débute dès 1 000 tr/min pour atteindre le couple maximal dès 1 700 tr/min.

L'injection directe haute pression, pour une optimisation du rendement global

L'injection directe permet d'associer une puissance spécifique élevée avec des basses consommations. Elle permet aussi un excellent résultat en matière d'émissions.

Une pompe haute pression à deux pistons, entraînée mécaniquement et montée en bout de l'arbre à cames d'admission, alimente les injecteurs par l'intermédiaire d'une rampe de distribution en inox. Les **injecteurs à haute pression pulvérisent le carburant directement** et latéralement **dans la chambre de combustion**, à une pression maximale de 120 bar. Le mélange étant alors réparti de façon homogène dans la chambre, cela lui **permet d'améliorer la combustion et donc d'augmenter le rendement global** de ce moteur. De plus, l'injection directe contribue à diminuer la quantité de carburant incomplètement brûlé par la limitation de la proportion de carburant au contact des parois.

Ce moteur à essence suralimenté atteint le taux de compression relativement élevé de 10,5:1.

La technologie Variable Valve and Timing Injection (VTi) pour la maîtrise de la consommation de carburant et des rejets de CO₂

Cette technologie associe un système de distribution à calage variable en continu sur les arbres à cames d'admission et d'échappement combiné à un **système de levée variable des soupapes d'admission**. Ce dernier (issue de la technologie VALVETRONIC du BMW Group) permet de régler graduellement la course maximale de ces soupapes en fonction de la sollicitation de la pédale d'accélérateur.

Cet ensemble permet, au final, **d'améliorer le rendement thermodynamique** d'un moteur essence, en abaissant significativement ses consommations (surtout dans les phases de charge partielle), donc les émissions de CO₂.

La technologie Sound System

La «mélodie du moteur» 1.6l THP 147kW (200ch) est également particulièrement travaillée pour répondre à une clientèle particulièrement exigeante en terme d'acoustique. La technologie Sound System va, en effet, permettre de délivrer des harmoniques différentes au rythme des accélérations. A l'image d'un véritable instrument de musique, une membrane vibrante sur le tempo d'un piquage à l'admission délivre une sonorité gérée et amplifiée par un conduit acoustique, tout en préservant le niveau sonore sur long parcours.

Liaisons au sol : les adaptations spécifiques

Le savoir-faire de la Marque

Le **savoir-faire** de la Marque s'est pleinement exprimé pour apporter un maximum de **plaisir de conduite**, de par un comportement routier efficace, dynamique, doté d'une stabilité irréprochable et tout en garantissant un certain confort au quotidien.

La 308 bénéficie des efficaces liaisons au sol issues de la plate-forme 2: un train avant de type pseudo MacPherson et un train arrière à traverse déformable.

A partir de cette base, la 308 GTi adopte certaines spécificités :

- un train avant intégrant des **pivots** avec roulements de plus grand diamètre issus de la plate-forme 3,
- des lois d'amortissement spécifiques à l'avant comme à l'arrière, avec, notamment, un combiné ressort/amortisseur avant doté d'une tige d'amortisseur de 22 mm contre 20 pour les autres versions.
- des jantes aluminium 18" en série (les «Lincancabur») chaussées de pneumatiques 225/40 R18.

Au final, l'assiette, est abaissée de 10 mm, ce qui porte la hauteur de cette 308 à 1 488 cm, abaissant d'autant son centre de gravité.

L'ensemble est garant d'une parfaite tenue du plan des roues avant sous efforts **pour une précision et une efficacité optimale** au bénéfice d'un plaisir et d'une sécurité de conduite maximale à tout instant.

Une direction précise et informative

Fidèle au savoir-faire reconnu de la Marque en la matière, la direction assure une remarquable précision, ainsi qu'une excellente remontée d'information, au profit d'une bonne prise en main.

Cette direction assistée électro-hydraulique (d'une puissance de 650W pour la circonstance) varie en fonction de la vitesse du véhicule, de la vitesse de rotation du volant et de la température d'huile de direction. Ceci permet une adaptation permanente de l'effort à fournir et facilite les manœuvres à basse vitesse.

Efficacité du freinage

Pour s'assurer de la plus grande efficacité du freinage, tant en termes de puissance que d'endurance, l'ensemble se compose de disques ventilés très largement dimensionnés : **340x30 mm**.

L'arrière est également généreusement dimensionné avec des disques de frein de 290x12mm, inédits sur 308.

L'ESP, de série, comprend le contrôle dynamique de stabilité (CDS), le répartiteur électronique de freinage (REF) et l'aide au freinage d'urgence (AFU). Les fonctions CDS, ASR (antipatinage) et AFU sont **déconnectables** simultanément (ESP Off) pour permettre à une clientèle exigeante et expérimentée d'exploiter pleinement les capacités de la voiture.

L'ESP intègre également le **contrôle de traction intelligent**, un système d'antipatinage sophistiqué qui permet au véhicule de démarrer et progresser efficacement sur des routes à faible adhérence (verglacées, enneigées, détrempées...). Dans ces conditions, il adapte automatiquement sa stratégie en autorisant plus ou moins de patinage sur chacune des deux roues avant.

Contacts presse

www.peugeot-pressepro.com

Philippe Houy 0033 6 12 97 47 30

philippe.houy@peugeot.com

Peugeot

Peugeot est la seule marque à déployer une offre de mobilité intégrale avec des voitures particulières et utilitaires, des scooters, des vélos et une large offre de services. Présente dans 160 pays avec 10 000 points de contacts, Peugeot allie partout dans le monde exigence et émotion. En 2009, Peugeot a vendu 1 842 000 voitures devenant la 1^{ère} marque française [en immatriculations] dans le monde et a 10^e marque automobile. 50% des Peugeot vendues dans le monde émettent moins de 140 g de CO₂. Forte de 200 ans d'inspiration Peugeot renouvelle, en 2010, ses lignes de style, son identité visuelle, complète son offre de mobilité et affirme son ambition internationale. La Marque poursuit son développement avec les lancements de RCZ, de iOn, voiture 100 % électrique, de 408 en Chine, avec trois nouveaux modèles en Amérique Latine et le déploiement en Europe de son offre de mobilité à la carte Mu by Peugeot.