

**I plus della firma GT per le 308. Il turismo si carica di audacia con la scelta delle due nuove unità propulsive.**



La gamma 308 berlina e SW ospita due nuovi motori: **1.6 THP 205 CV S&S** e **2.0 BlueHDi 180 CV EAT6** conformi alle norme Euro 6. Con se portano un carattere più forte nelle prestazioni e nella guida sportiva, ma si pensa anche alla sobrietà nei consumi.

Gli ingegneri hanno voluto personalizzare questi motori dandogli una **sonorità amplificata** e più sportiva. Per gli appassionati sprint è roba fine. Senza eccedere con le spese.

Faccia con i tre artigli orizzontali e **illuminazione a 62 LED**, indicatori di direzione esclusivi GT sopra prese dinamiche supplementari a far defluire aria al motore. **Assetto ribassato di 7 mm** sull'anteriore e di 10mm sul posteriore. E il logo GT si replica nella calandra, sul portellone e sui parafranghi anteriori.



Con le modanature larghe della parte inferiore della carrozzeria, **308 GT poggia su cerchi in lega diamantati da 18''** abbinati a pneumatici Michelin Pilot Sport 3. Sono i cerchi denominati Diamant a razze «scanalate». Dietro si fanno annotare il diffusore nero laccato, il doppio terminale di scarico.

Tra le tinte della 308 GT si aggiunge il Blu Magnetic, che evoca il blu da gara storico.

Nell'abitacolo emergono i fondamentali della sportività, come il cielo del tetto nero antracite o le impunture a vista rosse per i **rivestimenti in TEP / Alcantara di serie**, o in Pelle Club Nappa in opzione e presenti nell'effetto contrasto anche su plancia, pannelli porte, cuffia del cambio e tappetini. Pedaliera in alluminio e acciaio inox alle soglie delle porte.



Posizione di guida sportiveggiante secondo

l'ergonomia del **PEUGEOT i-Cockpit**; il guidatore può adattarla anche nella regolazione del volante ridotto, in pelle traforata e con sigla GT. Il cruscotto strumenti ha un nuovo sfondo dal motivo a scacchi (accoglie il guidatore con un "benvenuto GT") e si combina con il grande touchscreen dal nuovo tema in cui prevalgono rosso e nero, battezzato Redline.

**Dinamismo dedicato** - Per accreditare la firma GT, il telaio ha regolazioni specifiche, come specifiche sono le regolazioni delle sospensioni (ant. Pseudo Mc Pherson, post. a traversa deformabile) più rigide del 10 o 20 % secondo la versione. Ma il lavoro ha riguardato anche il rapporto peso/potenza, di soli 5,85 kg/CV sulla 308 GT benzina. □ **Le prestazioni** omologate segnano per la **308 GT benzina** 7,5 secondi nel passaggio da 0 a 100 km/h.



Il **1.6 THP 205 CV S&S** (quattro cilindri, 1.598

cm<sup>3</sup>) è abbinato a un cambio meccanico a 6 rapporti, scelto a quanto pare anche per favorire il rendimento della sua coppia, il cui picco di 285 Nm si rende disponibile da 1750 a 4500 g/min. Altro fattore, le emissioni di CO<sub>2</sub> e i consumi contenuti (il meglio indicato è 130g/km e 5,6l/100km).

Conta su un **turbocompressore Twin-Scroll**, a favorire le reazioni sin da giri bassi. Poi, **l'iniezione diretta**, l'alzata variabile delle valvole di aspirazione (accoppiata alla sfasatura degli alberi a camme di aspirazione e scarico, cioè il VTi, Variable valve and Timing injection), il sistema **Stop&Start** (altro vantaggio per il controllo di CO<sub>2</sub> e per il comfort nella guida urbana).



Quanto al quattro cilindri **2.0 BlueHDi** (1997 cm<sup>3</sup>)

è un gioiellino da 180 CV con coppia massima di 400Nm a 2000 g/min. Il rapporto peso/potenza va a 7,3 kg/CV, ma proprio grazie al rendimento porta la 308 GT ad avere bisogno di 5,5 secondi nella ripresa da 80 a 120 km/h in quinta marcia. □ Fa registrare emissioni di CO<sub>2</sub> di solo 103g per un consumo, alla meglio, di 4.0l/100km. Tra gli amici, l'iniezione Common Rail evoluta; ha iniettori a 7 fori e può raggiungere i 2000 bar di pressione.

Si abbina al **cambio automatico EAT6**, sviluppato con **Aisin AW**. La tecnologia Quickshift è volta a favorire passaggi di rapporto rapidi e multipli (complici la riduzione degli attriti e convertitori bloccabili per contrastare slittamenti). Con questo cambio ci sono anche i Paddle al volante per l'utilizzo della modalità sequenziale.

Sterzo ad assistenza variabile elettrica e, sempre in relazione alle prestazioni, impianto frenante dalla maggior resistenza termica. La centralina Bosch 9CE ripartisce lo sforzo tra i quattro dischi: da 330mm di diametro e 30mm di spessore, con pinza flottante e pistoncino da 60mm all'anteriore. Sul posteriore, i dischi hanno diametro di 268mm su 308 GT e di 290mm su 308 GT SW. In entrambi i casi si ha l'ESP disinseribile.



Tra i vari equipaggiamenti di **assistenza alla**

**guida** della nuova GT troviamo il **Driver Assistance Pack** (radar nella parte anteriore della vettura) che integra tre dispositivi: il **Regolatore di velocità attivo** (adegua automaticamente la velocità in funzione di quella del veicolo che precede (funzione « Attivo » disinseribile); l'**Allarme Rischio Collisione** (visivo e acustico indica al guidatore di frenare per evitare una collisione); la **Frenata Automatica di Emergenza** (in caso di collisione imminente, si attiva la frenata automatica per evitare o ridurre l'impatto).

C'è pure il controllo dell'angolo cieco, un diodo luminoso integrato nel vetro dei retrovisori esterni, si illumina per avvertire il conducente che un veicolo si trova nell'angolo non visibile. □ Il **Park Assist** è un aiuto attivo al parcheggio che permette di parcheggiare automaticamente nei posti a pettine oppure nei parcheggi stretti.

Fabrizio Romano

## Photogallery

