

LA PEUGEOT 305 GT

De bien petites griffes

Face à une conjoncture difficile, le lion de Sochaux veut sortir ses griffes. Peugeot, « maison sérieuse », l'image ne suffit plus. Révolu, le temps où le vendeur disait à son client : « Mais Monsieur, une Peugeot ça se mérite ! ». Même les notions de fiabilité et d'économie de consommation ne sont plus panacée aujourd'hui.

Peugeot s'est rendu compte qu'il fallait sortir du classicisme qui a fait son succès. Ce changement d'orientation ne fait que commencer. La 305 GT n'est qu'une ébauche, la 505 Turbo avec ses 150 ch constituera une seconde étape intéressante. Parallèlement, l'engagement sportif de Peugeot est appelé à s'intensifier avec des formules de promotion pour les jeunes et, surtout, la préparation d'un engin à 4 roues motrices pour le Championnat du Monde des Rallyes 1984.

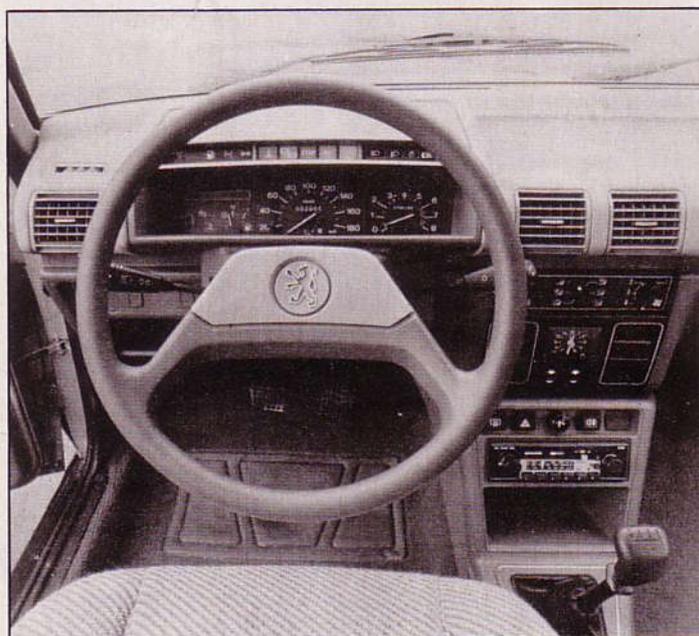
Mais il faut se donner les moyens de ses ambitions. En dépit de son nouveau moteur de 1580 m³ développant 94 ch DIN à 6000 tr/mn et de sa boîte à 5 rapports, nous allons voir que la 305 GT peut difficilement passer pour une véritable sportive. Pour une 305, elle a de très bonnes performances mais elle est loin d'avoir le brio d'une Golf GTI, d'une Escort XR3i ou même de l'Alfasud 95 ch.

Une dizaine de chevaux supplémentaires aurait été bienvenue.

Avec la nouvelle calandre et son petit becquet arrière, la 305 demeure très classique et discrète.

Les nouvelles 305 ont déçu tous ceux qui attendaient une voiture complètement redessinée. Et certains membres du réseau ne furent pas les moins ennuyés par ce « changement dans la continuité ». Pourtant, avec quelques retouches judicieuses, la 305 peut être considérée comme une petite berline 4 portes plutôt élégante. La nouvelle planche de bord n'est pas sensationnelle mais, globalement, l'intérieur est clair et bien présenté. Les sièges et les panneaux de portes en tweed contribuent pour une bonne part à rendre l'ambiance de l'habitacle plutôt sympathique.

Côté équipement, on peut effectivement considérer que la 305 GT « sort ses griffes ». Elle dispose en série du pare-brise feuilleté avec vitres tein-



PRIX : entre 58 000 F et 60 000 F
(Commercialisation en janvier 83)

TECHNIQUE

● **Moteur** : AV 4 cycl. transv. ; 1580 cm³ (83 x 73 mm) ; 7 CV fisc. ; 94 ch DIN à 6000 tr/mn ; couple maxi : 13,7 mkg à 3750 tr/mn ; arbre à cames en tête (courroie) ; carburateur Solex double corps ; allumage transistorisé.

● **Transmission** : Roues AV motrices ; boîte 5 vitesses ; vit. pour 1000 tr/mn en 5^e : 35,2 km/h.

● **Suspension** : AV : roues indép. Mac Pherson ; AR : roues indép. avec bras tirés ; ressorts hélic. amortiss. télescop. et barres anti-roulis AV et AR.

● **Freins** : Disques à l'AV et tambours à l'AR avec répartiteur et servo.

● **Direction** : Crémaillère ; 4,2 tours de volant (ou 2,8 avec servo) ; diam. de braquage : 11,0 m entre murs.

● **Pneumatiques** : 165/70 R 14 sur jantes de 5J14.

● **Dimensions et capacités** : Longueur : 426,3 cm ; largeur : 163,6 cm ; hauteur : 141 cm ; empattement : 262,1 cm ; voies AV/AR : 142/133,2 cm ; poids à vide : 945 kg ; réservoir : 56 l.

● **Habitabilité** : Largeur aux coudes AV/AR : 134/132 cm ; garde sur sièges AV/AR : 93/87 cm ; espace jambes à l'AR : 28 cm ; distance dossiers AV-AR : 70 cm.

● **Coffre** : Largeur : 105 cm ; profondeur : 91 cm ; hauteur : 43 cm ; volume (AAT) : 410 dm³.

tées, de phares à iode, de feux de brouillard, du verrouillage central des portes, des vitres avant électriques, d'une montre, d'un compte-tours, d'un rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, d'appuis-tête avant, etc.

A noter, en revanche, que la direction assistée dont bénéficiait notre voiture d'essai n'est disponible qu'en option.

Sans offrir l'agrément d'une vraie sportive, la 305 GT est sûre, confortable et assez rapide.

Nous avions déjà été déçus par les prestations de l'ancienne 305 S qui n'atteignait pas 160 km/h et se contentait d'un très modeste chiffre d'accélération de 35,1 s à 1000 mètres D.A. La puissance annoncée était pourtant de 89 ch DIN ! Aujourd'hui, avec son nouveau moteur revendiquant 94 ch, la 305 GT se montre sensiblement plus rapide — heureusement — sans se montrer réellement brillante pour autant. Nous l'avons chronométrée à 172,6 km/h, vitesse maxi atteinte en 4^e à 6300 tr/mn (la zone rouge commence à 6000 tr !); la 5^e étant sensiblement surmultipliée, ne permettant de plafonner qu'à 168,7 km/h à 4800 tr/m.

La vitesse pour 1000 tr/mn est, en effet, de 27,5 km/h en 4^e contre 35,2 km/h en 5^e !

Mais, surtout, les accélérations et les reprises demeurent moyennes en re-

gard de la concurrence et des ambitions de Peugeot. Le 1000 m D.A. est sanctionné par un 34,3 s peu convaincant et les 11,1 s nécessaires pour passer de 80 à 120 en 3^e ne constituent pas davantage une performance de premier ordre. Il suffit, par exemple, de 7,4 s à l'Alfasud 95 ch pour la même reprise !

La 305 GT manque donc de brio. C'est dommage car, avec son nouveau train avant et la direction assistée, elle est plaisante à conduire. Son comportement manque certes de vivacité sur une route très sinueuse, mais elle est

PERFORMANCES

	305 GT « 83 »	305 S « 81 »
● Vitesse maxi	172,638	157,681
Vitesse lue	179	165
Régime	6300	5500
● Accélérations		
400 m D.A.	18,3	18,5
1000 m D.A.	34,3	35,1
0 à 60 km/h	5,2	6,0
0 à 80 km/h	8,1	8,8
0 à 100 km/h	12,0	13,2
0 à 120 km/h	17,8	19,0
0 à 140 km/h	27,0	38,0
0 à 160 km/h	50,5	—
● Reprises		
40 à 100 km/h en 4 ^e	18,2	19,7
40 à 100 km/h en 5 ^e	26,7	—
80 à 120 km/h en 3 ^e	11,1	9,3
80 à 120 km/h en 4 ^e	12,7	14,2
80 à 120 km/h en 5 ^e	20,4	—
● Boîte de vitesses		
Régime maxi	6000	6000
Vit. maxi en 1 ^{re}	48	50
Vit. maxi en 2 ^e	84	82
Vit. maxi en 3 ^e	126	122
Vit. maxi en 4 ^e	172	157,7
● Circuit de Monthéry (9 km)		
Meilleur tour	4'34"0	4'50"6
Moyenne	118,248	111,493
● Consommation (l/100)		
Route moy. 75 km/h	6,84	7,25
Autor. 120 km/h stab.	8,14	8,82
Mesure officielle à 90	5,30	6,50
Mesure officielle à 120	7,10	8,60
Mesure officielle Ville	9,00	9,40
● Niveau sonore (dB/A)		
Au ralenti	44	46
A 60 km/h	64	67
A 60 sur pavés	82	83
A 90 km/h	69	72
A 110 km/h	71	76
A 130 km/h	74	78
A 160 km/h	78	—



facile à pousser dans ses derniers retranchements car elle freine bien et sa tenue de route s'avère très saine, même sur le mouillé. Il est notamment beaucoup plus agréable de tourner sur le circuit routier de Montlhéry avec la 305 GT (malheureusement sous-motorisée) qu'avec l'Alfasud ou l'Escort XR3 qui demandent plus de circonspection dans ces conditions d'utilisation.

Pourtant, la 305 GT est en même temps plus confortable, plus silencieuse et par ailleurs plus sobre que la majorité de ses « concurrentes ».

Concurrentes entre guillemets car, manifestement, elle ne peut sérieusement espérer empiéter sur le marché des Golf GTI ou Escort XR3.

Elle constitue en revanche une alternative valable face à l'Alfasud Quadrifoglio. Ce qui, somme toute, n'est déjà pas si mal.

J.-P. M.