

# Une nouv



Ligne fade, comportement routier perfectible...  
 A son apparition, en modèle de base, la 309 n'avait pas déclenché l'enthousiasme. Son image était faible, voire mauvaise — pour ne pas dire « ringarde » — auprès des amateurs. Aujourd'hui, il en va tout autrement. Grâce à des modèles sportifs à la définition technique rigoureuse et plusieurs actions en compétition, la réputation de cette berline a bien changé : la 309 a gagné la sympathie des amateurs.

**B**ien que Gérard Welt...  
 le patron du style Pe...  
 geot, ne l'ait jam...  
 reniée, la ligne de...  
 309 ne possédait pas, à sa se...  
 tie, le piquant de celle d'u...  
 205 ni même d'une 405. Av...  
 son aileron et ses grandes...  
 larges roues, une GTI 16 e...  
 maintenant perçue très diff...  
 remment de la silhouette in...  
 tiale. Mais la sympathie vie...  
 également du cœur. Les qua...

# elle image



## LES 309 SPORTIVES

**GTI ● GTI 16  
TURBO ALMERAS  
TURBO TROPHEE**

utières et les performan-  
e la GTI sont connues et  
ues: elles seules incli-  
déjà à regarder la 309 d'un  
œil.

rtant, rappelez-vous,  
205 allongée revient de  
Au départ, la version haut  
omme se nommait GT. Elle  
ppait 105 ch et son train  
se faisait remarquer par  
auvais guidage rendant la  
ite aussi floue que la te-

nue de route. Quatre ans après,  
cette version 105 ch (appelée  
XS ou SX) ainsi que la turbo  
diesel ont reçu le train avant  
irréprochable de la GTI! La nou-  
velle réputation n'est donc pas  
surfaite.

Evidemment, la GTI a beau-  
coup fait pour l'image de la 309.  
Et la « 16 soupapes » ne fera  
qu'amplifier le phénomène. De  
plus, depuis deux ans, la 309 (à  
moteur turbo celle-là) est à

l'honneur dans un bien specta-  
culaire trophée disputé en cir-  
cuit. Ce n'est pas un hasard si  
Peugeot a choisi de promouvoir  
cette carrosserie. Et, en rallye,  
le très talentueux François De-  
lecour a mis en évidence les  
qualités de l'étonnante 309  
Groupe A.

Moteur atmosphérique à  
deux ou quatre soupapes par  
cylindre, version Trophée tur-  
bocompressée... pour que notre

*Une véritable  
gamme sportive à  
l'intérieur de la  
gamme: c'est  
bon pour l'image  
d'une berline  
plutôt fade au  
départ.*

panorama soit complet, il man-  
quait la turbo routière, petite  
sœur de celle de course, dont le  
kit est distribué par la boutique  
Peugeot Sport. Mais, autant  
cette dernière possède un mo-  
teur performant au couple sen-  
sationnel, autant son châssis,  
celui d'une GTI de série, ne suit  
pas. C'est du moins la conclu-  
sion à laquelle était arrivé J.-C.  
Letrou lors de son essai du  
15 février dernier. C'est pour-

*Suite page 34*

quoi, nous avons fait appel à la Turbo développée par les frères Almeras, dotée du kit moteur officiel Peugeot et, surtout, de roues et suspensions spéciales. Est-ce donc une alternative valable à la GTI 16 ?

## **GTI : toujours une référence**

On a bien dit que la 309 GTI était plus familiale, plus confortable que sa petite sœur, la 205 du même sigle. S'il est vrai qu'elle est aussi disponible en cinq portes alors que la 205 l'est exclusivement en trois, la conduite en est si semblable qu'il y aurait sans doute moyen de piéger un essayeur professionnel qui n'aurait pas regardé la carrosserie avant de s'asseoir au volant.

L'homogénéité de cette GTI, à seulement deux soupapes par cylindre, reste remarquable : moteur 130 ch super brillant, étagement de boîte de vitesses idéal, tenue de route efficace et sûre, sportive en somme, et prix compétitif. Du coup, les premières « 16 soupapes » du marché n'ont pas réussi à prendre l'ascendant sur cette version « de base ». Nous pensons à la Golf 16S, à peine plus performante, au comportement routier moins précis et trop lourde à conduire sans l'indispensable option direction assistée (en série sur la 309). Quant à la Kadett 16V, malgré un moteur époustouflant, sa tenue de route reste si désastreuse, que la 309 représente un compromis autrement homogène.

## **GTI 16 : nouvel étalon**

Elles sont nombreuses à s'être cassé les dents sur la GTI. Elles le seront sans doute aussi à s'évertuer à détrôner la GTI 16. Nous l'avons vu dans « le face à face » précédent avec la Tipo, les qualités de cette 309 sont grandes : moteur débordant de santé, d'autant que la 309 est légère, comportement routier ultra-sportif en dépit de quelques réserves à la limite et, à nouveau, prix sensationnel. Nous allons revoir ses caractéristiques parallèlement à celles de la version turbo routière concoctée par les Almeras.

*La GTI 16 devient le porte-drapeau des sportives Peugeot.*

*La GTI, de « base », satisfiera encore plus d'un client : ses rivales se cassent toujours le nez sur elle.*

*A l'image de son pédalier compétition, la 309 Almeras est avant tout une voiture de fana.*



*Manomètre de pression de suralimentation au tableau de bord : la 309 Almeras est une Turbo.*



## Turbo Almeras : performante mais trop chère

Lorsque Peugeot Sport présente le kit turbo, il y a un an, la « 16 soupapes » n'existait bien sûr pas et il fallait en comparer ses performances à celle de la GTI, 130 ch, sur laquelle était adapté ce kit. La puissance augmente ainsi de 35 ch. Le couple effectue un bond spectaculaire de 16,8 à 24 mkg. Et encore, le régime en est-il beaucoup plus bas : 3 000 contre 4 750 tr/mn.

Par rapport à la GTI 16 cette fois, l'avantage de la Turbo s'est amenuisé. Avec 165 ch, elle ne développe que 5 ch de plus. Heureusement, la supériorité en couple reste appréciable : 6 mkg... 2 000 tr/mn plus bas.

A partir de là, les écarts de performances sont logiques. Alors que la Turbo munie de ses roues d'origine (15 pouces de diamètre, 185 mm de large) avait atteint 220 km/h, la Turbo Almeras s'est contentée de 217 avec ses grosses roues (16 pouces de diamètre et 205 mm de large). La GTI 16 est à 220. En accélérations, les deux rivales sont absolument égales : 28,4 s au 1 000 m départ arrêté. C'est en reprises que le couple de la Turbo s'impose sans coup férir. La GTI 16 est battue sur toute la ligne et parfois de beaucoup.

Si, en passant de la GTI à la GTI 16, Peugeot s'est borné à une petite évolution des pneus (195 au lieu de 185 mm de large), pour faire passer au sol le couple de la Turbo, les frères

Suite page 36

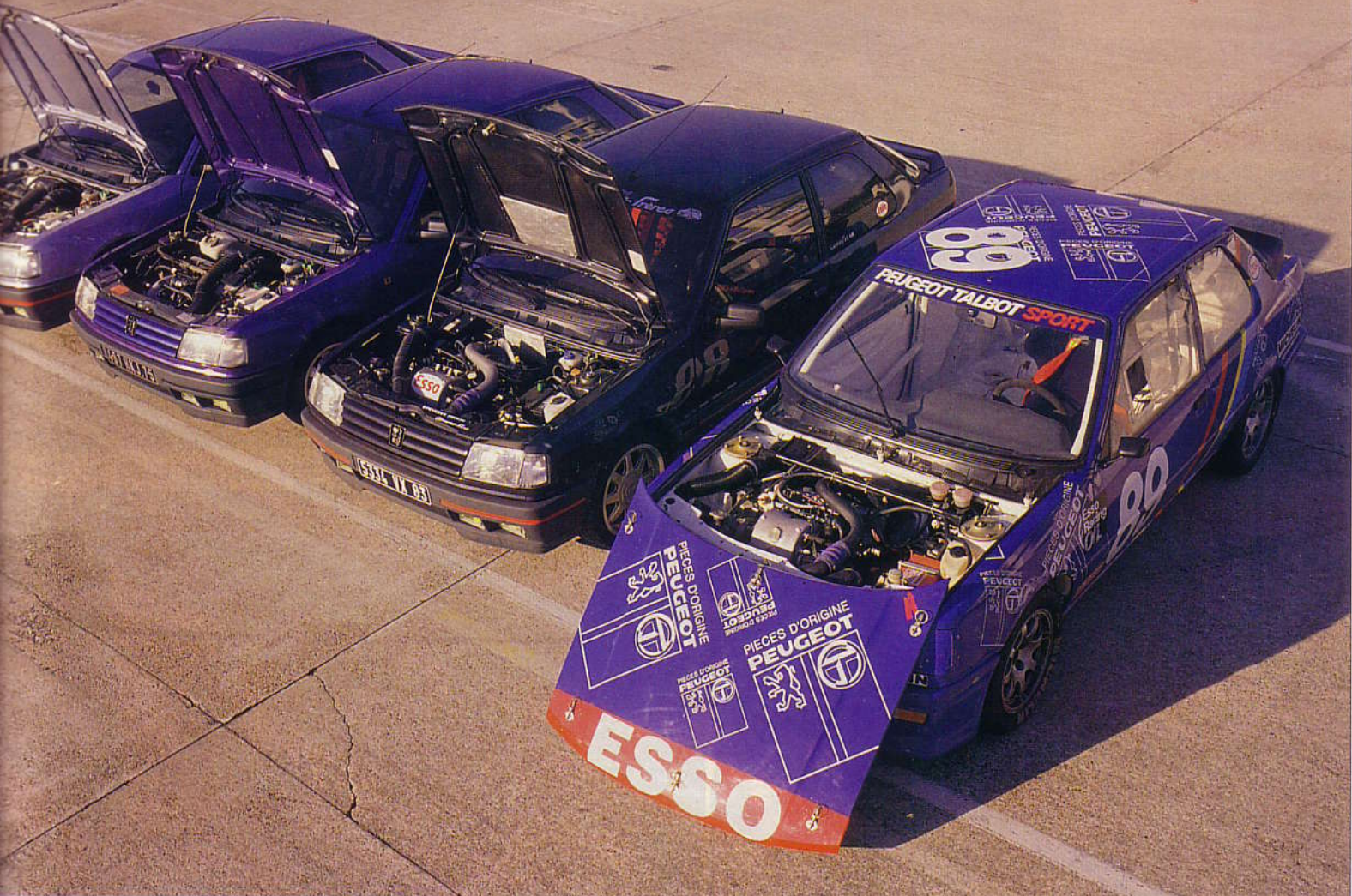


*Son habitacle entièrement déshabillé illustre : la 309 Trophée est une authentique machine de course ultra-performante.*



## LES 309 SPORTIVES

	GTI	GTI 16	Turbo Almeras	Turbo Trophée
<b>MOTEUR</b>				
Soupapes par cylindre	2	4	2	2
Arbre à cames	simple	double	simple	simple
Pression de suralimentation (bar)	—	—	0,45	0,6
Rapport volumétrique	9,6	10,4	8,3	7,8
Régime maxi (tr/mn)	6 700	7 000	6 700	7 200
Puissance (ch à tr/mn)	130 à 6 000	160 à 6 500	165 à 6 000	195 à 5 800
Couple maxi (mkg à tr/mn)	16,8 à 4 750	18 à 5 000	24 à 3 000	25 à 4 500
Puissance au litre (ch)	68	84	87	102
Couple au litre (mkg)	8,8	9,4	12,6	13,1
<b>POIDS</b>				
Total (kg)	969	993	983	795
Répartition avant/arrière (%)	60/40	60/40	61/39	66/34
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,5	6,2	6,0	4,1
<b>PNEUMATIQUES</b>				
Dimension	185/55 VR 15	195/55 VR 15	205/45 VR 16	21 x 59 x 15
Jantes	6 J 15	6 J 15	7 J 16	7 J 15
<b>PERFORMANCES</b>				
Vitesse maxi (km/h)	204	220	218	—
Départ arrêté : 400 m (s)	16,1	15,5	15,3	14,5
1 000 m (s)	30,0	28,4	28,4	26,6
De 80 à 140 km/h en 5 <sup>e</sup> (s)	18,5	18,2	12,3	—
De 80 à 140 km/h en 3 <sup>e</sup> (s)	6,9	5,4	4,9	—
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 400 m (s)	15,6	15,8	15,0	—
1 000 m (s)	30,0	29,5	28,2	—
<b>CONSUMMATION</b>				
Sportive (litres aux 100 km)	13,5	14,5	19	—
Autonomie (km)	- de 400	+ de 350	+ de 250	—
<b>PRIX (F)</b>				
	101 170	120 000	180 000	300 000



*Atmosphérique à deux ou quatre soupapes par cylindre, turbo pour la route ou la course : il s'agit pourtant de la même base moteur.*

Almeras étaient contraints d'utiliser les grands moyens : roues de 16 pouces de diamètre, jantes de 7 pouces de large, et pneumatiques de 205 en Profil 45, d'un type très performant, des Goodyear Eagle unidirectionnels américains. Il fallait aussi des suspensions beaucoup plus fermes avec des ressorts avant et des barres de torsion transversales arrière plus rigides ainsi que des amortisseurs (Bilstein) freinant plus efficacement les mouvements de la caisse.

Au volant, on perçoit immédiatement la dégradation du confort et l'apparition de certains bruits de roulement. A part cela, l'efficacité est grande, l'équilibre excellent et le potentiel d'adhérence élevé. La Turbo Almeras reste légèrement survireuse à l'inscription en virage et se peine sous-vireuse dans les virages extrêmes, en accélération. Malgré l'agressivité du couple du moteur, la motricité est importante, seules quelques petites pertes étant enregistrées sur terrain très glissant. Quant aux réactions de direction, en dépit du grand pouvoir directionnel des pneumatiques, elles sont extrêmement discrètes.

Mais, au-delà de ses indé-

bles qualités d'efficacité, la version Almeras se présente comme une sportive de fana, nettement moins civilisée que la GTI 16. D'ailleurs, l'exemplaire que nous avons essayé ne prêtait pas à confusion : sièges baquet type compétition au maintien latéral intégral, harnais de sécurité, pédalier spécial, bruyant échappement Sebring et... manomètre de suralimentation au tableau de bord.

A l'image de sa consommation excessive, le principal défaut de cette Turbo est son prix (180 000 F sans les accessoires sportifs de l'habitacle) paraissant aujourd'hui démesurément élevé en regard de celui de la GTI 16 qui offre un ensemble de qualités finalement assez voisines. La « 16 soupapes » fait trop d'ombre à la Turbo. Mais on peut faire confiance aux frères Almeras pour appliquer maintenant leurs améliorations de tenue de route à la GTI 16.

### **Turbo Trophée : le monde de la course**

Avec la version Trophée, on entre de plain-pied dans le

monde de la course. La caisse est super allégée et rigidifiée. Son poids s'est révélé inférieur à 800 kg sur la bascule (il est même permis de descendre à 740 kg). La puissance du moteur, pourtant très proche de la version routière, frôle les 200 ch. Et le rapport poids/puissance descend à 4,1 kg/ch ! Nous avons enregistré 26,6 s au 1 000 m départ arrêté, et avec un passager chargé du chronométrage à bord faut-il préciser. Le couple est encore plus élevé (25 mkg) mais le régime auquel il est obtenu est monté (4 500 tr/mn), ce qui reste très raisonnable pour une voiture utilisée en circuit. Avec son échappement libre et son régime autorisé de 7 200 tr/mn, le moteur déchire les tympanes. Compte tenu de la légèreté de cette 309, sa montée dans les tours est celle d'une machine de course, tout comme sa vigueur à chaque passage de vitesse éclair grâce à la commande rigide et l'embrayage spécial.

Le débattement des suspensions devient presque inexistant afin d'exploiter au mieux les possibilités des énormes pneus lisses. Grâce à d'énormes freins dérivés de ceux utilisés sur la groupe A de rallye, la puissance

de décélération relève de la haute compétition. La vitesse de passage en courbe n'a plus rien à voir avec celle des 309 précédentes. Grâce à l'autobloquant, la motricité est quasiment totale.

Il faut préciser en revanche que la difficulté de pilotage est, elle aussi, d'un autre ordre. La Turbo Trophée est d'ailleurs réputée pour son comportement plutôt pointu et difficile à maîtriser. Mais l'efficacité est bien là. Nous n'en voulons pour preuve que les temps réalisés en course : cette 309 Trophée est en effet plus rapide sur un tour de circuit que la Porsche 944 Turbo Cup de 250 ch. L'année prochaine, le coupé allemand disposera d'ailleurs d'un kit 290 ch, destiné entre autres à la rendre plus rapide que cette satanée 309 !

La seule réunion de ces quatre 309 atteste de la bonne santé de ce modèle. Il est apprécié des sportifs qui lui délivrent volontiers leur label. Evidemment, toute la gamme en bénéficie. Et la ligne discrète peut même être considérée comme un alibi pour les pères de famille en quête d'engins sportifs authentiques.

**Gilles DUPRÉ**