

Peugeot 308 GT : un Leone da 205 CV

Peugeot 308 GT – Ci siamo divertiti con la versione “di mezzo” del modello di punta della casa del Leone, manca la famosa “i” per divertirci sul serio, ma non ci lamentiamo. Spinta da un 1.6 quattro cilindri turbo da 205 CV, la nostra è la versione hatchback, ma è anche disponibile in versione Station Wagon.



Artigli sotto i guanti – La 308 GT è difficilmente riconoscibile rispetto alla versione di base: il design rimane praticamente quello di sempre. Le forme sono sobrie, ma raffinate. Il muso è ben caratterizzato da una **griglia cromata**, con un disegno molto sportivo e di **buonissima fattura**. Le prese d'aria sono abbondanti, ma non appariscenti. Le nervature del cofano sono ben raccordate e posizionate, così come le linee della fiancata, che rendono il design della 308 dinamico, ma elegante. Il posteriore è inoltre caratterizzato da un bel **estrattore nero lucido**, che incornicia due terminali cromati, per enfatizzare lo spirito

“corsaiolo” di questa GT.

In dotazione ha dei meravigliosi **cerchi da 18”** (con pneumatici Michelin Pilot Sport 3), con disegno diamantato, l’unico accessorio veramente di spicco, che enfatizzano l’assetto ribassato. Sono unici della GT anche gli specchietti retrovisori in nero lucido e le frecce a led con luce “progressiva”, che la rendono molto premium.



Interni di qualità – La plancia è futuristica, i tasti fisici sono praticamente assenti, spicca il **display centrale touch**, all’interno di una cornice di alluminio esagonale, che si allunga fino al tachimetro. Il volante è sportivo e tipicamente Peugeot, l’ergonomia spiccata e la banda centrale donano carattere sportivo, e le **impunture rosse** fanno il resto. La **pedaliera è in alluminio**, così come il pomello del **cambio manuale a 6 rapporti**. I sedili sono di forte ispirazione sportiva, in **pelle** e in **alcantara**, sono contenitivi, ma molto comodi anche durante i lunghi spostamenti. In generale gli interni sono d’ispirazione racing, ma rimangono molto sfruttabili e ben studiati. Il

bagagliaio è ampio e di forma regolare.



Il magico tasto – In città la 308 GT è molto maneggevole, i consumi sono ridotti in modalità eco, e i sistemi di assistenza alla guida (retrocamera e sensori di parcheggio) ci permettono di muoverci agilmente nella frenetica vita milanese. Ma permette anche di divertire: è infatti il tasto “sport” al centro del tunnel centrale che permette di scatenare tutti i 205 CV. Il suono cambia improvvisamente, la risposta al pedale è molto più reattiva, e la strumentazione di colora di rosso. Lo sterzo di conseguenza si irrigidisce, seppur mantenendo la sensibilità di default. Ci muoviamo tra le curve e apprezziamo il **telaio** e la **dimensione dello sterzo**, che ci permette di avere sotto controllo il tachimetro e soprattutto il contagiri, che manteniamo sopra i 2000 giri per mentente sempre in **funzione il turbo**. La spinta è comunque progressiva fino ai **5500 giri** e per un momento lasciamo da parte il tachimetro, che supera abbondantemente la velocità di limite. Il cambio è preciso e molto piacevole da utilizzare, seppur i rapporti siano piuttosto lunghi, passiamo da una marcia all'altra con grande gusto, apprezzando il suono del quattro cilindri, seppur palesemente amplificato dall'impianto audio. L'**assetto** è molto **equilibrato**, più da GranTurismo che

da sportiva, ma regala ugualmente soddisfazioni, il **rollio e il beccheggio** sono **minimizzati**, seppur presentire garantire comfort.

