



Peugeot 308 GTi

Krátce po modernizaci běžných verzí Peugeotu 308 se dostalo i na ostré provedení 308 GTi. Změněny byly ovšem pouze detaily na karoserii a výbavě, technika jako taková zůstala stejná. A to je moc dobře!

TEXT: PETR HORÁK FOTO: ARCHIV



Modernizace přinesla možnost volby dvoutónového zbarvení v kombinaci modré Magnetic Blue a černé Perla Nera Black.

P Peugeot 308 GTi je občas v kategorii ostrých kompaktních nepřávněm podceňován. Ano, jeho konkurenti povětšinou sázejí na přeplňované dvoulitry a Peugeot 308 GTi má „jen“ 1.6 Turbo. Ta ovšem disponuje výkonem 270 koní, ráda se točí a především hýbe ve srovnání s konkurencí poměrně lehkým autem!

Na vývoji 308 GTi se podílelo závodní oddělení Peugeot Sport podobně jako již dříve v případě dnes už nevyroběného Peugeotu RCZ R, s nímž ovšem 308 GTi sdílí hned několik věcí a základní filozofii. Srdcem vozu je zmiňovaný motor 1.6 THP, který se od běžné verze tohoto agregátu v mnohém liší. Má kované písty Mahle Racing, které jsou vyrobeny ze stejného materiálu, jaký je používán na písty pro F1 nebo vozy WTCC, kované ojnice jsou z kvalitnějšího materiálu, zesílený je blok motoru i ložiska uložení klikové hřídele. Motor dostal i větší turbodmychadlo Borg Warner, které Peugeot upravil podle svých představ. Upraveno bylo také sání i výfukové svody. 308 GTi disponuje výkonem 270 koní a točivý moment 330 Nm

je k dispozici v rozmezí 1900–5500 min⁻¹. Za zmínku stojí také samosvorný diferenciál Torsen s 35% svorností.

SPRÁVNÁ DÁVKA SPORTOVNOSTI

Spousta změn se odehrála také na podvozku. Vzhledem k tomu, že je aktuální generace Peugeotu 308 postavena na nové platformě EMP2, která je jiná, než byla u RCZ R, není v této oblasti tolik podobností. 308 GTi má tužší stabilizátory a pružiny, jinak nastavené tlumiče, světlá výška je o 11 mm menší, byl rozšířen rozchod kol, kola mají větší odklon a o zpomalení se

Přední brzdy mají průměr 380 mm, základy v motorsportu a neunaví je ani 20 minut ostré jízdy na okruhu.



starají především přední brzdy Alcon se čtyřpístkovými třmeny a kotouči o průměru 380 mm. Ty mají své kořeny v závodních speciálech pro rallye. Nemalým přínosem k dynamice a jízdním vlastnostem auta jsou speciální 19" kola, jsou o 2 kg lehčí než 18" kola Peugeotu 308 GT.

Vizáží i pojetím interiéru není Peugeot 308 GTi přehnaně provokativní. Faceliftovaná verze má černou mřížku masky chladiče, novou kapotu, nový přední nárazník s jinak stylizovanými a většími vstupy vzduchu, tmavý kryt koncových svítilen a nově lze mít dvoubarevné provedení také

Celý interiér ožívají červené detaily, jako například proužek na malém volantu nebo prošívání čalounění.



v kombinaci modré Magnetic Blue a černé Perla Nera Black. Od ostatních 308 se GTi odlišuje ještě náznakem difuzoru ohraničeným koncovkami výfuku. Ani interiér nedává zbytečně okázale najevo, že se jedná o výrazně sportovně orientovanou verzi, a můj názor je, že takhle je to akorát. Interiér je útulný, naznačuje, že je něco jinak, ale nekřičí to z plných plic. Sedadla jsou příjemně pevná, ale uvítal bych možnost sedět ještě o něco níž.

PŘEKVAPIVÁ LEHKOST A ODOLNOST NA OKRUHU

Pojďme se ale svést, jsme totiž na nádherném okruhu Ascari ve Španělsku. Po nastartování se z koncovky výfuku ozve tlumené brčení a 308 GTi je připravena vyrazit. Jakmile se z boxové uličky dostanu na trať, motor ukazuje, že mu nechybí ani chuť jet.

Na 270 koní a 330 Nm totiž připadá jen 1280 kg. Na okruhu tolik nevdává, že je motor ve sportovním režimu hodně citlivý na plyn, navíc to jistým způsobem připomíná atmosférickou jednotku. Nepozoroval jsem žádné opožděné reakce a motor má i vcelku příjemnou gradaci výkonu. Z testu verze před faceliftem navíc vím, že převodovka je tak pěkně poskládaná, že při maximální rychlosti je motor na „šestku“ dotočen k omezovači.

Podvozek je celkem pěkně nalaďen, netrpí nedostatkem agility a zároveň zůstává příjemně poddajný. Ukazuje se, že i pro ježdění na okruhu nemusí být sportovní auto jako „fošna“. A přitom na Ascari vedle pomalých a technických pasáží najdete i celkem dlouhé rovinky a rychle protahovávky. Stinty na okruhu měly 20 minut a posílené brzdy (vpředu o průměru 380 mm, vzadu 270 mm) to zvládaly bez známky únavy.

Všiml jsem si také, že točivý moment prakticky vůbec netáhá za volant, tady to ale není dáno speciální konstrukcí přední nápravy jako u některých konkurentů, tento jev tu potlačuje elektrický posilovač řízení. Mimochodem, 308 GTi dovoluje zcela vypnout ESP a nechat hravou záď pomoci vám v nájezdech do zatáček. Navíc je to vcelku jednoduše kontrolovatelné.

Ve srovnání s konkurencí s objemnějšími agregáty motoru 308 GTi trochu chybí jakási plnotučnost zátahu, jaký nabízejí objemnější motory. 308 GTi není tak nekompromisní jako Civic Type R, svou každodenní použitelností hodně připomíná Leon Cupra, ale tady jí zase trochu chybí právě ona plnotučnost dvoulitrového motoru. 308 GTi mezi svými konkurencí nabízí nejlepší poměr hmotnosti a výkonu, což rovněž není zanedbatelný atribut. ●

PEUGEOT 308 GTI

MOTOR	PARAMETRY	HMOTNOST	0-100 KM/H	MAX. RYCHLOST	SPOTŘEBA	CENA
I4, 1598 cm ³ , turbo	270 k při 6000 min ⁻¹ , 330 Nm při 1900–5500 min ⁻¹	1280 kg	6,0 s	250 km/h	8,1 l/100 km	820 000 Kč

VERDIKT Správná dávka sportovnosti, odolné brzdy, skvěle poskládaná převodovka Chybí plnotučnost motoru, nepřesné řazení