MATCH

Ils en prennent de la place, ces sacrés mouflets! Un jour, on est bien obligé de réaliser qu'ils ont grandi. Côté bagnole, c'est sans doute le moment de passer à la pointure supérieure. Mais on n'a pas pour autant envie de se mettre à



rouler triste. Alors, puisque le virus GTI a eu la bonne idée de s'attaquer aussi aux cinq portes, en avant la famille!

Our son millésime 89, la 309 GTI devient disponible en cinq portes. Une option des plus judicieuses dont on peut seulement regretter qu'elle ne vienne que deux ans après la sortie du modèle.

En effet, la 309 GTI s'étant vu, à l'origine, dotée de la mécanique, et même des trains roulants complets, de la 205 GTI 1.9, son choix ne se justifie pour l'essentiel que sur son habitabilité supé-

PEUGEOT 309 GTI/VW GOLF GTI/5 PORTES



rieure. Dans ce cas, autant pousser la logique jusqu'au bout et, s'il s'agit de caser les marmots, leurs vélocross et le bobtail, ça n'est pas plus mal de disposer de deux

portes supplémentaires.
Avec sa nouvelle carrosserie, tout de même vieille de cinq ans maintenant, la Golf GTI, de son côté, a sensiblement gagné en volume. Elle est devenue plus « familiale ». D'autant que, toute chose étant relative, est apparue à ses côtés une version 16S, plus sportive, et des concurrentes plus typées.

L'argent du ménage

On a beau aimer l'auto, quand on gère le budget de la maisonnée, on se doit d'être regardant sur les prix. C'est la raison qui nous a fait écarter la Golf 16S, sûrement beaucoup plus comparable à la Peugeot sur le plan des performances, mais 20 % plus chère.

Avec un supplément raisonnable de 2 600 F par rapport à la 3 portes, la 309 GTI 5 portes est affichée à 101 600 F. C'est 2 150 F de moins que la Golf GTI. Avantage qui grimpe carrément à tage qui grimpe carrément à 11 000 F si l'on compare les deux autos à équipement équivalent. En effet, si la VW dispose en série de lève-vitres électriques sur les de lève-vitres électriques sur les quatre portes et du verrouillage centralisé, elle fait payer au prix fort les options direction assistée et jantes alliage dont dispose la Peugeot. L'absence, sur cette dernière, de rétroviseur extérieur droit n'en est que plus mesquine. Apparemment, nos GTI boxent bien dans la même catégorie. Encombrement extérieur comparable avec tout juste 6 cm de plus

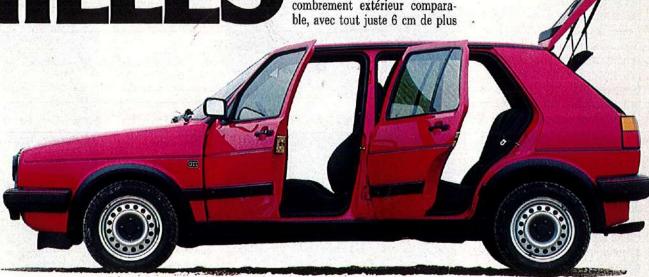
en longueur pour la 309. A l'intérieur, puisque c'est l'un des points qui nous intéressent, cela se traduit par une habitabilité sen-siblement identique. Pour papa, maman et les enfants en tous cas. Car le chien, lui, sera nettement plus à l'aise dans le coffre de la Peugeot. Banquette repliée ou pas, il se montre, en effet, beaucoup plus spacieux que celui de la

Rien de bien nouveau, niveau habitacle, par rapport aux versions 3 portes bien connues. Est-ce une impression, la finition nous semble en léger progrès sur la 309. Ses sièges sont assez bien dessinés, avec notamment une banquette arrière plus confortable que celle de la Golf. Le velours semble cependant un peu fragile. La planche de bord de la Peugeot n'est guère plus gaie que celle de la VW, mais l'instrumentation, avec un manomètre et un thermomètre d'huile, est plus complète ou, disons, plus sportive. La Golf compense par son ordinateur

Attachez vos ceintures

Bon, d'accord, si l'on achète une GTI, ca n'est pas que pour le vo-lume de son coffre. Un rapide coup d'oeil aux chiffres sur le pa-pier nous laisse supposer une dif-férence de performances sensible entre nos protagonistes. 130 ch et 980 kg pour la 309, 112 ch et 995 kg pour la Golf; cela se traduit par





MATCH

PEUGEOT 309 GTI/VW GOLF GTI/5 PORTES





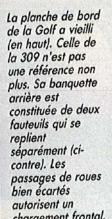


un avantage de 15 km/h en vitesse de pointe et de 1,5 seconde en accélération au 1000 m départ arrêté, pour la première. Un écart important lorsque l'on conduit pied au plancher, mais qui se réduit tout de même sensiblement en conduite plus coulée, grâce au couple consistant du 1800 VW. Le déphasage constaté en matière de performances se retrouve au niveau du comportement. La Golf de performances se retrouve au niveau du comportement. La Golf est saine, équilibrée et efficace, mais beaucoup moins vive et agréable à « piloter » que la 309. Là où la VW prend du roulis et finit par se planter sur sa roue arrière extérieure en soulevant l'intérieure, la Peugeot vire à plat, dérivant gentiment du postérieur à la limite. Ses suspensions sont un peu plus fermes, mais leur amortissement est plus rigoureux, si bien que, même sur chaussée dégradée, on ne peut pas dire que la Golf soit beaucoup plus confortable. Surtout chargée, puisqu'elle talonne assez facilement. Sa direction, enfin, est assez lourde et rection, enfin, est assez lourde et retransmet avec un peu trop de fi-délité les inégalités de la route. D'autant plus flagrant que la 309 GTI a hérité, elle, d'une direction assistée quasi parfaite ; filtrée, neutre, à la fois douce et précise.











chargement frontal.

Si l'on y ajoute une commande de boîte de vitesses possédant les mêmes qualités, on n'a pas besoin d'un dessin pour comprendre qu'en terme d'agrément de

On doit beaucoup à la Golf, notamment d'être à l'ori-gine de la vague GTI. Mais force est de reconnaître qu'elle a bien vieilli. Surtout face à la 309 qui, dans la catégorie, représente as-surément la nouvelle référence en matière de comportement. Para-doxe, la Golf qui fut l'exemple de la petite berline sportive, ne peut plus espérer séduire aujourd'hui, sur ses qualités objectives, que la frange la plus sage des pères de famille gétéistes, en s'appuyant pour cela sur un tempérament moins « pointu » que celui de la 309. Il est, en effet, indéniable, qu'en matière d'agrément, de performances ou d'efficacité, la Peugeot en donne plus pour son argent. Reste que pour beaucoup c'est une 309, alors que la Golf est



TECHNIQUE	PEUGEOT 309 GTI	VOKSWAGEN GOLF GTI	
Moteur Cylindrée (cm³)	1905	1781	
Alésage x course (mm)	83 × 88	81 × 86,4	
Rapport volumétrique	9.6	10.0	
Alimentation		injection électronique	
Allumage Puissance (ch DIN à tr/mn)	transistorisé 130 à 6 000	électronique 112 à 5 400	
Couple maxi (mkg à tr/mn)	16.8 à 4 750	16,2 à 4 000	
Transmission		NAME OF THE OWNER, THE	
Vitesse pour 1 000 tr/mn en 4e/5e	27,2/33,7	25,5/32,4	
Suspension AV AR		son (triangles)	
An	bras tirés et	bras tirés et essieu de torsion	
barres anti-roulis	AV/AR		
Freins AV		disques ventilés	
AR antibleausur	disques		
antibloqueur Direction	non assistée	option ass. en option	
Nombre de tours de volant	3 1/4	3 3/4	
Diamètre de braquage entre murs (m		10,5	
Pneumatiques	185/55 VR 15	185/60 R 14	
Jantes Dimensions	6 J 15 (alu)	6 J 14 (tôle)	
Longueur × largeur (m)	4,05 × 1,63	3,99 × 1,67	
Hauteur (m)	1,38	1,41	
Empattement (m)	2,47	2,48	
Voies AV/AR (m)	1,41/1,38	1,41/1,41	
Largeur au coudes AV/AR (cm)	138/137	141/141	
Garde sur sièges AV/AR (cm) Distance moy, dossiers AV/AR (cm)	91/86 69	91/90 70	
Espace jambes moy, à l'AR (cm)	22	25	
Coffre (dm³ en valises Delsey)	368	346	
Réservoir (litres)	55	55	
Poids réel à vide (kg) Poids maxi remorquable (kg)	980 -/900	995 460/1 200	
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,5	8,9	
SCx (m²) - CX	0,61/0,33	0,65/0,34	
IOS PERFORMANCES			
/itesse maxi (km/h)	205	191	
Accélérations (secondes)			
100 m D.A.	16.1	16.8	
1 000 m D.A.	29.7	31.3	
) à 100 km/h Panrise (secondes)	9.1	10.0	
Reprise (secondes) 40 à 100 km/h en 4°	11.8	11.9	
80 à 120 km/h en 5°	10.8	11.7	
NOS CONSOMMATIONS	8.6	8.8	
Autoroute (moy. 125 km/h) Autonomie (km)	580	570	
Route (moy. 75 km/h)	7.9	7.0	
Conduite rapide (moy. 100 km/h)		9.9	
Ville	10.7	9.8	
PRIX 1	106 600 F	130 750 F	
Catégorie fiscale	9 CV	9 CV	
EQUIPEMENTS/OPTIONS (FF)			
Direction assistée	série	5 750	
Toit ouvrant manuel	2 920	3 500	
Lève-vitres électriques AV et			
condamnation centralisée	2 280	série (4 p.)	
Climatiseur	-	11 950	
Rétroviseur extérieur droit	env. 500	série	
Rétrov. extér. électr. dégivrants	-	2 750	
Freinage ABS	-	10 450	
12.12.20	The second secon	5 950	
Jantes alliage léger	série		
Jantes alliage léger Peinture métallisée vernie Peinture noire vernie	1 600 880	1 650	