



Peugeot 208 GTi

Brute ballerina

Autotest | Met de 208 heeft Peugeot het over een andere boeg gegooid. Het compacte model heeft meer karakter dan zijn voorgangers. En het blijft niet bij alleen een onderscheidend uiterlijk. Een klein stuurwiel priemt het interieur in en geeft daarmee de suggestie van een sportwagen. Eigenlijk ontbrak er nog maar een ding: een sportieve motor. Die is er nu ook in de vorm van de "GTi".

Natuurlijk heeft Peugeot zich niet beperkt tot alleen een sterke motor. De "GTi", zoals de snelste uitvoering van de 208 heet, heeft ook een sportieve aankleding. De grille heeft een honingraatstructuur en is prominent aanwezig dankzij de chromen omlijsting. Als ode aan de Peugeot 205 GTi staat de typeaanduiding op de C-stijl.

De 208 GTi staat op 17 inch velgen met daarin rode remklauwen. De dubbele uitlaat en achterspoiler zijn zo subtiel in het koetswerk verwerkt, dat ze nauwelijks opvallen.



In vergelijking met de directe concurrentie is de Peugeot hiermee veel minder wild uitgedost. Zelfs de rode kleur van de testauto ("Rouge Rubi") is minder schreeuwerig dan bij menig andere GTi. Voor sommigen zal de Peugeot daarmee te tam zijn. Anderen rijden met plaatsvervangende schaamte in

dit soort auto's en zullen de verfijning van de Peugeot juist zeer op prijs stellen. De 208 GTi is overduidelijk een auto die wordt gekocht om zelf van te genieten, niet om indruk mee te maken op de buitenwacht.

Interieur

De bestuurdersplaats van iedere Peugeot 208 heeft iets van een sportwagen. Door de bijzondere positie van het stuurwiel en de voorstoel, zit de bestuurder niet achter het stuurwiel maar er bijna omheen. Met andere woorden: de 208-rijder wordt in een actieve stuurhouding gedwongen.



Zeker voor een GTi is dat meer dan wenselijk! Bovendien is deze snelste 208 voorzien van smalle kuipstoelen en is het interieur rijkelijk besprenkeld met GTi-logo's en rode accenten. Ook hier onderscheidt Peugeot zich met elegantie: diverse panelen lopen over van rood naar zwart en dat staat prachtig!

Omdat de GTi het topmodel van de 208-reeks is, zijn alle leverbare luxe- en veiligheidsvoorzieningen standaard. Daaronder is ook Peugeots gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem. De opzet ervan is volgens de makers geïnspireerd op de "smart phone". Helaas hebben de technici maar half begrepen wat een smart phone handig of gebruikersvriendelijk maakt. "Peugeot Connect Nav" werkt niet altijd even logisch en leidt af van het verkeer. De hoogwaardige audioinstallatie klinkt redelijk, maar weet geen indruk te maken op hifi-liefhebbers.



Prestaties

De toon is gezet, het is tijd om de GTi de sporen te geven. Geheel in lijn met het beschaafde uiterlijk, klinkt er geen imposant uitlaatgeluid. Tot zo'n 100 km/u is de auto zelfs opmerkelijk stil en comfortabel voor een snelle hatchback.

De 200 pk / 275 Nm sterke 1.6 liter turbomotor is absoluut niet opdringerig. De GTi presteert echter met veel meer gemak dan de overige uitvoeringen en overtuigt daarom vooral als comfortabele reisauto. Een voorzichtig tikje op het gaspedaal is altijd voldoende om het overige verkeer zoek te rijden en dat geeft een superieur gevoel.

Agressief zijn de tweehonderd paardenkrachten in het vooronder zelden. Alleen wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, toont de GTi enig venijn. De krachts-explosie is zo hevig dat bij voluit accelereren tot zo'n 90 km/u wielspin optreedt!



De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u wordt geklaard in 6.8 seconden, maar met een betere grip op de voorwielen moet dit sneller kunnen. Desgevraagd laat Peugeot weten dat de GTi nu al snel genoeg is en dat de nodige aanpassingen de auto (te) kostbaar zouden maken.



Het vermogen wordt op de voorwielen overgebracht via een traditionele handgeschakelde versnellingsbak. Deze telt zes verzetten die welhaast perfect op het motorkarakter zijn afgestemd. Bovendien ligt de koele metalen versnellingshendel heerlijk in de hand en kan dankzij de korte schakelwegen snel van verzet worden gewisseld.

Omdat de GTi niet uitdaagt, leent de 208 zich van alle snelle hatchback het beste voor dagelijks gebruik. Het verbruik is ondanks het ontbreken van een schakelindicator, stop/start-systeem of andere hulpmiddelen aangenaam laag. Het door de fabriek beloofde gemiddelde verbruik van 1 op 17 is

eenvoudig te realiseren. Op een lange rit legde de GTi zelfs gemiddeld 20 kilometer op een liter af.



Weggedrag

Om het vermogen in goede banen te leiden, heeft Peugeot het onderstel van de GTi aangepast. Tegen de trend in is het onderstel niet verlaagd, maar is alleen de spoorbreedte vergroot. De GTi heeft dezelfde remmen als de 155 pk sterke variant. Peugeot bedient zich niet van een elektronisch differentieel of andere geavanceerde technieken die de concurrentie wel biedt. Zelfs het onderstel is nauwelijks stugger dan bij een gewone 208; dit is immers een GTi en geen "RC" (de aanduiding die staat voor de meest sportieve Peugeots).

Toch is vanaf de eerste meter te merken dat de GTi veel stabielere op de wielen staat dan een gewone 208. De elektrische stuurbevestiging is snelheidsafhankelijk en verstaat zijn taak perfect. In de stad is de GTi handelbaar en lenig (alhoewel de draaicirkel onhandig groot is). Op de buitenweg is de besturing lekker zwaar en weet de bestuurder precies wat zich afspeelt tussen de voorwielen en het asfalt. Samen met de bijzondere zithouding is het stuurgedrag daarom het sterkste punt van de GTi.



De wegligging is in één woord uitstekend. Op de openbare weg is de auto nauwelijks tot wielspin te verleiden; alleen op het circuit lopen de snelheden zo ver op dat de grenzen worden bereikt. Dan grijpt de (uitschakelbare) stabiliteitsregeling zo subtiel in dat de bestuurder denkt dat de grip schier oneindig is.

Concurrentie

Bij een snelle hatchback gaat het niet alleen om de prestaties, maar ook om de manier waarop die prestaties worden geleverd. Het is juist op dit punt waar de 208 zich perfect weet te onderscheiden.

Naast de Peugeot is de Ford Fiesta ST een onvervalste mannetjesputter die de sportieve rijder imponeert met een compromisloos karakter. De Renault Clio RS is een wonder van moderne techniek waarmee iedereen zinderend hard kan rijden.



De Peugeot bedient zich niet van dergelijke geavanceerde techniek, maar heeft toch eenzelfde prijskaartje. Het goede nieuws is dat de prestaties desondanks vrijwel gelijk zijn. De beleving is echter geheel anders. Naast de brute hatchbacks van de andere merken is de Peugeot als een ballerina: lenig, elegant en uiteindelijk minstens zo sportief.

Conclusie

Met de 208 heeft Peugeot een auto geïntroduceerd met een zeer sterk karakter. Omdat de opzet veel gelijkenissen vertoont met een sportwagen, vroeg de 208 bijna om een snelle uitvoering. Die is er nu in de vorm van de GTi.

De GTi is geen volbloed sportwagen. Alhoewel de prestaties niet onderdoen voor die van de concurrentie, blijft de spanning en sensatie bij Peugeot achter. In vergelijking met de tegenstrevers biedt de GTi een beschaafder uiterlijk, een lager verbruik, meer comfort en meer verfijning. De GTi overtuigt daarom vooral als topmodel van de 208. ■



Specificaties

Peugeot 208 GTi 1.6 GTi

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	396 x 174 x 146 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1.135 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.150 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	311 l
Bandenmaat	205/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 5800 tpm
Koppel	275 Nm @ 1700 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,8 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	8,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 25.990,-
Prijs instapmodel	€ 16.440,-