



Peugeot e-208 GTI

Een label opnieuw gedefinieerd

Autotest | Een label staat voor herkenbaarheid. Het maakt snel duidelijk waar een product, een artiest of een bedrijf voor staat. Het label "GTI" duidt op een sportieve versie van een gewone auto. Dat wordt bereikt door zo'n "hot hatchback" te voorzien van een bovengemiddeld grote motor. Bij de "e-208 GTI" is dat echter een elektromotor. Geeft deze bijzondere Peugeot desondanks het authentieke GTI-gevoel?

Het GTI-label staat ook voor een bijzondere aankleding. De e-208 is daarom herkenbaar aan grote, brede wielkasten met daarin unieke velgen met "gaten" die hintten naar de originele Peugeot 205 GTi. De voorbumper heeft een subtiele spoiler en achterop is zelfs een forse spoiler te vinden. Daarnaast zorgen rode accenten en een diffuser voor een gespierde uitstraling.



Sportief interieur

Met deze aanpassingen ziet de GTI er begerlijker uit

dan een doorsnee auto, maar dat geldt ook voor de sport-versies van andere merken. Peugeot gaat een stap verder met de "i-Cockpit". Net als iedere andere moderne Peugeot heeft de e-208 een klein stuurwiel dat zicht biedt op een klein beeldscherm boven de stuurkolom. Het vraagt daarom minder inspanning om de blik afwisselend op het beeldscherm en het landschap voor de auto te richten. Dit effect is vergelijkbaar met een "head-up display", maar dan tegen een lagere prijs en met veel scherper beeld. Bovendien gebruikt Peugeot meerdere transparante beeldschermen achter elkaar, waardoor driedimensionaal beeld ontstaat. Belangrijke informatie wordt daarom prominenter getoond. Bovendien: dit 3D-effect ziet er heel fraai uit!



Om ervoor te zorgen dat iedere chauffeur het beeldscherm boven de stuurkolom goed kan aflezen, dwingt de iCockpit de bestuurder in een actieve zitpositie (rechttop, dicht achter het stuurwiel). Uiteraard is deze GTI voorzien van sportstoelen en die combinatie zorgt ervoor dat de "iCockpit" beter tot zijn recht komt dan in alle andere Peugeots. Ook het simpele feit dat de motorkap zichtbaar is vanaf de bestuurdersstoel geeft de illusie van volledige controle over de auto.

Houd er rekening mee dat deze kuipstoelen veel ruimte innemen. De beenruimte op de achterbank is daarom gering. Bovendien vermindert het glazen panoramadak de hoofdruimte, waardoor volwassenen achterin matig zitten. Omdat de 208 een voorwielaangedreven auto is, is er onder de motorkap geen ruimte voor een extra bergruimte ("frunk"). De bagageruimte is gemiddeld groot voor een auto van

deze omvang.

Uitrusting

Uiteraard is deze top-uitvoering van de 208 voorzien van alle luxe en veiligheidssystemen die er leverbaar zijn op dit model. Daaronder is een keurig functionerend audio-, communicatie- en navigatiesysteem dat echter wel op leeftijd begint te raken als het wordt vergeleken met concurrenten van recentere datum. De 208 is immers een model uit 2020 en dat is merkbaar in de matige precisie van de veiligheidsvoorzieningen en de beperkte mogelijkheden tot updaten van het systeem.

De 208 is standaard voorzien van zogenaamde "iToggles". Dat zijn tuimelschakelaars midden op het dashboard waarmee de meestgebruikte functies altijd onder handbereik zijn. De rand boven de iToggles is voorzien van verzonken knoppen, waarmee bijvoorbeeld ongewenste veiligheidsvoorzieningen (waarschuwing maximumsnelheid, camera op gezicht van de bestuurder gericht) met één beweging kunnen worden uitgeschakeld.



De combinatie van de moderne bediening, traditionele vormen en sportieve accenten geeft het interieur van de 208 GTI een bijzondere uitstraling. Zeker met de hier getoonde rode vloermatten is de cabine tegelijkertijd schreeuwerig én ingetogen.

Prestaties: GTI-gevoel

Dankzij de 281 pk / 345 Nm sterke elektromotor

accelereert de e-208 GTI in 5.5 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u, door naar een topsnelheid van 180 km/u. Veel concurrenten imponeren met een "kunstje" dat alleen is voorbehouden aan elektrische auto's: ze laten het volledige motorvermogen in één keer op de wielen los voor een korte, maar zeer hevige acceleratie. Om wielspin te voorkomen en om de sensatie van een conventionele motor te benaderen, bouwt de e-208 GTI op naar een piek. Dat karakter maakt spelen met deze moderne GTI ouderwets verslavend.



En toch is de belevenis heel anders. In een sportieve auto met verbrandingsmotor is te horen, te voelen en vaak zelfs te ruiken hoe de techniek zwoegt, hoe het vermogen wordt opgebouwd en hoe dat vervolgens via een versnellingsbak op de wielen wordt overgebracht. Ondanks het feit dat de e-208 GTI superieure prestaties levert, gaat dat zonder enig drama en daardoor lijkt het minder spannend. De e-208 GTI is als een boxer die zijn tegenstanders met één hand achter de rug verslaat, terwijl traditionele GTI's hun opponenten schreeuwend en brullend proberen te imponeren. Welke beter is, is puur persoonlijk.

Voor zowel elektrische auto's als auto's met een benzinemotor geldt dat meer presteren meer energie kost. Na een stevige testrit door de Schotse hooglanden kwam het testverbruik uit op 21 kWh / 100 km. Reken op zo'n 16 kWh / 100 km bij een kalme rijstijl.

Weggedrag

Om de 208 ook het karakter van een GTI te geven, is de spoorbreedte vergroot en het onderstel verlaagd. Dat zorgt voor extra stabiliteit en een lager zwaartepunt. Het zorgt ook voor sterk verminderd comfort, want Peugeot kiest voor een compromisloos stug onderstel. De e-208 GTI is daarom op het randje van wel of niet bruikbaar in het dagelijks verkeer. Daarbij zorgen de Michelin Pilot Sport-banden op slecht wegdek voor storend veel rijgeluiden en dat maakt deze auto vermoeiend op de lange afstand.



Om het overvloedige motorvermogen nuttig op het asfalt over te kunnen brengen is de e-208 GTI voorzien van een "limited slip differentieel". Hiermee krijgt het wiel dat de meeste grip heeft ook het meeste vermogen toebedeeld. In korte, snelle en opeenvolgende bochten blijft de auto daarmee bijna onnatuurlijk goed in balans. In langere bochten voorkomt het het wringen van de banden, waardoor de grip langer en tot op hogere snelheid behouden blijft. Met andere woorden: de e-208 GTI zorgt ervoor dat ook minder getalenteerde coureurs straffeloos het volledige motorvermogen kunnen benutten.

Peugeot e-208 GTI versus Opel Corsa GSE versus Lancia Ypsilon HF

Bovenstaande geldt ook voor beide concurrenten uit de eigen stal: de Opel Corsa GSE en Lancia Ypsilon HF. Ieder merk heeft deze technisch identieke auto's in eigen huis fijn geregeld en in de praktijk levert dat voldoende verschillen op. Naast de e-208 GTI is de

Corsa GSE meer steriel en vooral een Autobahn-kampioen. De Ypsilon HF is in vergelijking met de e-208 GTI onvergeeflijk en veeleisend, als een pure sportwagen die getemd moet worden.

De e-208 GTI zit er tussenin en heeft bovendien een geheim wapen, en dat is wederom de "iCockpit". Het kleine stuurwiel, de directe besturing en de actieve zithouding maken het GTI-gevoel niet alleen compleet, maar tillen het zelfs naar een hoger niveau!



Conclusie

Geeft de Peugeot e-208 GTI een echt GTI-gevoel? Het authentieke is er van af. Er is geen schakelmoment, geen motor die grommend opbouwt naar een hoogtepunt, geen mechaniek dat op commando van de coureur zwoegt en zweet. Een elektromotor presteert beter met meer gemak. Dat kan als minpunt worden gezien, maar er zijn minstens zoveel pluspunten aan een elektrische GTI. De e-208 GTI maakt sportief rijden toegankelijker, veiliger en schoner. Het belangrijkste is echter: de e-208 GTI is beduidend sneller dan de voorgaande generaties.

Als het gaat om het weggedrag laat de Peugeot e-208 GTI weinig te wensen over. Het verlaagde onderstel, de grotere spoorbreedte, de stuggere veren en uitgesproken bandenkeuze maken de e-208 GTI levendig, capabel en dynamisch. Samen met de superieure prestaties is het GTI-label met de komst van de e-208 perfect meegegaan met de tijd. ■



Specificaties

Peugeot e-208 GTI

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

410 x 177 x 140 cm
254 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

n.b.
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
l

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

281 pk @ 0 rpm
0 Nm @ 0 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

5.5 sec.
180 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 0,-
€ 24.050,-