

Pressepräsentation Peugeot 208 GTI: Lass knacken!

Von Peter Schwerdtmann

Mit dem Peugeot 208 GTI verknüpft der französische Hersteller jetzt die glorreiche Vergangenheit des 205 GTI mit der neuen sportiven Variante des 208 im B-Segment. Zwar liegen technisch Welten und 25 Jahre zwischen den beiden, doch der Ruf des Franzosen-GTI ist immer noch so gut, dass man lieber dort anschließt als bei den eigentlichen Nachfolgern 206 RC und 207 RC.

Bei den technischen Daten vergleicht man den neuen GTI dann aber doch lieber mit dem direkten Vorgänger, dem 207 RC. Der 208 GTI ist fünf Zentimeter kürzer, 90 Kilogramm leichter, 25 PS stärker, bietet 35 Newtonmeter (Nm) mehr Drehmoment, beschleunigt mit 6,8 Sekunden eine Sekunde schneller von null auf 100 km/h, erreicht mit 230 km/h Spitzengeschwindigkeit 13 km/h mehr, verbraucht (im Schnitt nach EU-Norm) mit 5,9 Litern nun 1,3 Liter weniger auf 100 km und soll viel besser verarbeitet sein, sagen die Peugeot-Techniker.

Mit seiner um 20 Prozent größeren Karosseriesteifigkeit, der leicht verbreiterten Spur (vorn 10 mm, hinten 20 mm), den 205/45 R 17-Reifen, der elektromechanischen Lenkung, der straffen und neutralen Fahrwerksauslegung und mit den verstärkten Stabilisatoren gegen Seitenneigung in Kurven bietet der Peugeot 208 GTI typische Merkmale auf, die in dieser Fahrzeugklasse natürlich auch von außen erkennbar sein sollen. Das beginnt mit den großen und breiten Rädern mit speziellen Doppelspeichen-Felgen, setzt sich fort mit Radhausverbreiterung, Seitenschwellern und den bei einem GTI offenbar unverzichtbaren roten Akzenten.

Der neue Frontgrill im Schachbrett-Design und besonders die neu gestalteten Halogen-Scheinwerfer prägen das Gesicht der GTI. Die beiden Leisten des Tagfahrlichts grenzen den Scheinwerfer nach oben ab und wirken wie zusammengezogene Augenbrauen, deren Eindruck man als zornig oder als konzentriert deuten mag. Im Rückspiegel vermögen sie jedenfalls zu beeindrucken.

Rot bei Umrandungen, Lichteffekten und Ziernähten unterstreicht auch im Innenraum

das GTI-Ambiente. Die tragende Rolle dabei spielen aber die Sportsitze mit hohen Seitenwangen und gutem Sitzkomfort auch für nicht ganz so schmale Zeitgenossen. Sportlichkeit kommt ebenfalls ins Bild durch das nur 33 Zentimeter breite, unten abgeflachte und dicke Lederlenkrad mit roter Markierung der Mitte und durch den kurzen Knüppel der Sechs-Gang-Handschtaltung.

Der kurze Knüppel hält das Versprechen, das sein Aussehen auslöst. Die Schaltung bietet kurze Wege und arbeitet knackig und präzise. Präzision kann man auch der mit rund drei Umdrehungen direkten Lenkung attestieren. Sie arbeitet bei geringen Geschwindigkeiten leichtgängig und bietet bei höheren Geschwindigkeiten den rechten Gegendruck für den sportlichen Ritt.

Für Druck nach vorn sorgt ein 1,6-Liter-Vierzylinder mit Turbolader, Direkteinspritzung und variabler Ventilsteuerung mit 147 kW / 200 PS bei 6000 Umdrehungen pro Minute (U/min) und einem für einen Benziner dieses Hubraums stolzen Drehmoment von 275 Nm bei 1700 U/min – typisch Turbo. Mit diesem Drehmoment lässt sich der 208 GTI auch schaltfaul fahren.

Aber wer will das schon? Lieber lässt man die Schaltung knacken und die Drehzahl jubeln, was übrigens außen einen satten Sound hinterlässt, der sich innen aber bescheiden zurückhält. Egal, in den Bergen oberhalb Nizza gewinnt das Drehmoment nach jeder Spitzkehre eine andere Bedeutung. Der 208 GTI marschiert forsch und beschleunigt nahtlos bis zum nächsten Schaltpunkt. Der Motor rundet den Gesamteindruck vom komfortablen Spielzeug für Nachwuchssportler ab. Eine Tour mit diesem GTI lässt die Sonne wieder scheinen.

Kritiker werden ihm vorhalten wollen, dass er weder über eine Schaltpunkt-Anzeige, noch über ein Start-Stopp-System verfügt. GTI-Freunde wird das nicht stören. Sie werden dagegen positiv vermerken, dass sich das ESP ebenso ausschalten lässt wie die Antriebs-Schlupfregelung ASR. Krawall gehört eben zum Geschäft der schnellen Kleinen. So wird das Erreichen des Normverbrauch für viele GTI-Fahrer nur ein Traum bleiben, wenn nicht sogar ein Trauma, weil sie dafür ja Gas herausnehmen müssten.

Wäre doch mal interessant zu sehen, wer weniger verbraucht: Der stärkste 205 GTI mit 94 kW / 128 PS und einem Gewicht von 875 kg, der in 7,6 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt oder der 208 GTI mit dem 200-PS-Motor, rund 1300 kg Leergewicht, der nur 6,8 Sekunden bis 100 km/h benötigt? Vermutlich wird der 208 GTI mit seinem Durchschnittsverbrauch von 5,9 Litern und der entsprechenden CO₂-Emission von 139 Gramm pro Kilometer nicht so viel besser liegen. Aber es geht heute zwar oft, aber nicht

nur um den Verbrauch. Wir leben in einer Spaßgesellschaft.

Peugeot reiht sich mit dem 208 GTI ein bei den schnellen Minis, dem Polo GTI, dem Fiesta ST und anderen. Preislich legt sich der Franzosen-GTI zwischen den Mini und den Fiesta, was eine recht kommode Lage sein kann. Ab Mitte Mai, wenn der GTI beim Händler steht, wird man Genaueres sehen. (ampnet/Sm)

Daten Peugeot 208 GTI

Länge x Breite x Höhe (in m): 3,96 x 1,74 x 1,46

Motor: Vier-Zylinder-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 147 kW / 200 PS bei 6000 U/min

Maximales Drehmoment: 270 Nm bei 1750 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,9 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 139 g/km / Euro 5

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6.8 Sekunden

Luftwiderstandsbeiwert: 0,34

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1265 kg (nicht exakt nach DIN) / unter 385 kg

Max. Anhängelast: 1150 kg

Räder / Reifen: 7 x 17 / 205/45 R 17 87V

Kofferraum: 285 l bis 1076 l

Basispreis: 22 900 Euro

Bilder zum Artikel:



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.

Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.

Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.

Peugeot 208 GTI.





Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.



Peugeot 208 GTI.