

Kurzpräsentation Peugeot 208 GTi 30th, 308 GT und RCZ-R: Flotte Franzosen

Von Jens Riedel

Nach dem Rückzug aus der Rallye-Weltmeisterschaft und zuletzt aus dem Langstreckensport ist die sportliche Seite von Peugeot ein wenig in den Hintergrund geraten. Dass die Marke erfolgreich in der Rallye-Europameisterschaft und im Rallye-Cross mitfährt, bekommen fast nur eingefleischte Motorsportfans mit. Ältere Semester erinnern sich gern noch an den 205 GTi aus den 1980er-Jahren - und an die Historie dieser Marken-Ikone knüpfen die Franzosen nun wieder an. Nachdem fünf Jahre lang der RCZ allein die dynamische Fahne hochhalten musste, ergänzen zwei weitere PS-starke Ableger das Modellprogramm.

Das „Auto des Jahres 2014“, der Peugeot 308, bekommt mit den Zusatzbuchstaben GT mehr Feuer unter die Haube. Als 1,6-Liter-Benziner sind es 151 kW / 205 PS. Das reicht bei Limousine und Kombi für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,5 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Da lassen sich gerade im Fall des 308 SW Familie und Fahrspaß bestens unter ein (Auto-)Dach bringen.

Etwas langsamer, aber immer noch ausreichend schnell unterwegs ist der 308 GT mit dem neuen 2.0 Blue HDi 180. Er ist mit Normverbräuchen von 4,0 bzw. 4,1 Litern (SW) und der Energieeffizienzklasse A+ nicht nur besonders sparsam, sondern beeindruckt auch durch sein bei 2000 Umdrehungen in der Minute anliegendes Drehmoment von 400 Newtonmetern. Da vergehen für den auf Landstraßen relevanten Zwischenspur im fünften Gang von 80 auf 120 km/h sportliche 5,5 Sekunden. Kombiniert ist der neue Antrieb mit dem ebenfalls neuen Sechs-Gang-Automaten von Peugeot. Er wechselt die Getriebestufen auffallend feinfühlig und mit der gebotenen Schnelligkeit. Dazu kommen eine äußerst präzise Lenkung und Sitze, die mehr Seitenhalt bieten als es auf den ersten Blick den Anschein hat.

Der im positiven Sinne Teufel des GT steckt aber im Detail - in diesem Fall in der

Sporttaste an der Mittelkonsole. Sie verwandelt den Charakter noch stärker Richtung GT. Die Lenkung wird gestrafft und der Motor höher ausgedreht. Der Fahrer bekommt den Wechsel ins noch sportlichere Fach durch die dann in Rot getauchten Rundinstrumente angezeigt. Das Display dazwischen stellt auf die Anzeige von Leistung, Ladedruck des Turbos und Drehmoment um. Unmissverständlich den Sport-Modus signalisiert als Sahnehäubchen der ins Betörende wechselnde Klang der Abgasanlage. Damit die Pferde bei schlechterer Witterung nicht allzu schnell durchgehen, hat Peugeot der Automatik sicherheitshalber auch noch eine Schlechtwetter-Taste spendiert, die den Vortrieb etwas im Zaum hält.

Insignien des GT sind unter anderem die Sitze von Peugeot Sport, der schwarze Dachhimmel, die andere Heckschürze und das von der Motorhaube in den neu gestalteten Kühlergrill gewanderte Marken-Logo, stärker getönte Scheiben und dynamische LED-Blinkleuchten. Und wo wir schon einmal dabei sind: Die vielfach Kritik am i-Cockpit mit den hoch gesetzten Anzeigen und dem tief liegenden und kleinen Lenkrad können wir zumindest beim 308 nicht nachvollziehen. Der Blick auf die Instrumente war einwandfrei und ein kleines, und vor allem so griffiges Lenkrad passt ja nun einmal auch schon per se zu einem sportlichen Auto. Wenn etwas ein wenig gewöhnungsbedürftig, dann wohl eher der Drehzahlmesser – er arbeitet entgegen des Uhrzeigersinns.

GT-Dress für weitere Motorvarianten

Für Kunden, denen Leistung nicht über alles geht, bietet Peugeot alternativ zu den „echten“ GT-Modellen auch die Ausstattungsvariante GT-Line an. Sie tritt außen wie innen im GT-Dress an, unter der Haube stecken dann aber die anderen Motoren der Baureihe. Eine attraktive Alternative wäre da zum Beispiel der Peugeot 308 GT-Line mit dem 150-PS-Diesel. Das GT-Line-Paket kostet 1800 Euro und für drei weitere Motorisierungen erhältlich.

Mit dem RCZ wildert Peugeot schon seit einiger Zeit im Umfeld des Audi TT und kann durchaus einen Achtungserfolg verbuchen. Mit RCZ-R haben die Franzosen vergangenes Jahr noch eine Schippe daraufgelegt. Der zusätzliche Buchstabe steht für einen – was die Literleistung von fast 170 PS angeht – stärksten Motoren im Serienfahrzeugbau überhaupt. Die 199 kW / 270 PS bringt der bislang stärkste Serien-Pkw von Peugeot über eine knackige Kupplung souverän auf die Straße. Eine bei 250 km/h abgeregelte Höchstgeschwindigkeit und 5,9 Sekunden für den Standardsprint stehen für eine gehörige Portion Sportwagen.

Noch mehr Fahrspaß

Doch der Fahrspaß lässt sich bei Peugeot noch steigern, und zwar mit 62 PS weniger und in Form des 208 GTi. Ihn sieht Peugeot klar als legitimen Erben des 205 GTI und huldigt dem 30 Jahre alten Urahn mit der Sonderedition „30th“. Auffälligstes Merkmal ist die Zweifarbenlackierung „Coupe Franche“, bei der sich eine mattschwarze und folienhaft anmutende Lackierung in den vorderen zwei Dritteln der Karosserie mit Rot im C-Säulen-Bereich und Heck kontrastiert (wem's nicht gefällt, es gibt auch einfarbig Perlmutterweiß und Rugbyrot). Weitere Details sind die in Mattschwarz gehaltenen Elemente wie Außenspiegel und Felgen, hinter denen sich rote Bremsättel verstecken.

Weniger ins Auge fallen Performancemaßnahmen wie die leicht verbreiterte Spur, die geänderte ESP-Abstimmung, die größeren Bremsen, die modifizierten Stoßdämpfer mit tiefergelegter Karosserie und das üblicherweise nur dem RCZ vorbehaltene Torsendifferenzial. So gerüstet ist der 230 km/h schnelle und in 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h sprintende Kleinwagen eine echte Spaßkanone. Der 208 GTi 30th begeistert durch seine Spurtreue und das fast schon Gokart-artige Lenkgefühl. Apropos, Lenkung. Hier stimmt die Abstimmung zwischen Lenkrad und i-Cockpit dann doch nicht so ganz. Wer vollen Blick auf die Anzeiginstrumente behalten möchte, sollte die Höhenverstellung in Ruhe lassen und die unterste Position wählen. Ein 208 ist nun einmal etwas kleiner als ein 308.

Die beruhigende Nachricht: Das Editionsmodell ist nicht limitiert und wird auch nach dem Facelift, wenngleich unter anderem Namen, weiter im Programm bleiben. Die etwas schlechtere Nachricht: Der große Fahrspaß auf kleinem Raum hat mit knapp 27 600 Euro leider seinen Preis, wobei die Sonderlackierung noch einmal mit 1500 Euro zusätzlich zu Buche schlägt. (ampnet/jri)

Daten Peugeot 308 SW GT Blue HDi 180

Länge x Breite x Höhe (m): 4,59 x 1,80 (o. Spiegel) x 1,46

Motor: R4-Turbodiesel, 1997 ccm

Leistung: 133 kW / 181 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 218 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,6 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,1 Liter

CO₂-Emissionen: 107 g/km (Euro 6)

Energieeffizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: 1595 kg / 425 kg
Kofferraumvolumen: 610 - 1660 Liter
Max. Anhängelast: 1400 kg
Wendekreis: 11,9 m
Bereifung: 225/40 R17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Wartungsintervalle: 20 000 km
Basispreis: 33 150 Euro

Daten Peugeot RCZ-R

Länge x Breite x Höhe (m): 4,29 x 1,85 (o. Spiegel) x 1,35
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm
Leistung: 199 kW / 270 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 330 Nm bei 1900 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,3 Liter
CO₂-Emissionen: 145 g/km (Euro 6)
Energieeffizienzklasse: D
Leergewicht / Zuladung: 1355 kg / 425 kg
Kofferraumvolumen: 321 - 639 Liter
Wendekreis: 10,6 m
Bereifung: 235/40 R19
Luftwiderstandsbeiwert: 0,33
Wartungsintervalle: 20 000 km
Basispreis: 42 100 Euro

Daten Peugeot 208 GTi 30th

Länge x Breite x Höhe (m): 3,96 x 1,83 (o. Spiegel) x 1,45
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm
Leistung: 153 kW / 208 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter
CO₂-Emissionen: 125 g/km (Euro 6)
Energieeffizienzklasse: C

Leergewicht / Zuladung: 1265 kg / 385 kg

Kofferraumvolumen: 285 - 1076 Liter

Wendekreis: 11,2 m

Bereifung: 205/40 R18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,34

Wartungsintervalle: 20 000 km

Basispreis: 27 590 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT SW.



Peugeot 308 GT.



Peugeot 308 GT.



Peugeot 308 GT.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot RCZ-R.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.



Peugeot 208 GTi 30th.
