

Pressepräsentation Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport: Neuer Sportsgeist

Von Peter Schwerdtmann

Bei Peugeot macht sich ein neuer Geist breit. Man spricht sogar Englisch - „by“ und so weiter - und besinnt sich auf den Motorsport als Mittel zur Aufwertung der Marke. Wir erleben zur Zeit den zweiten Neuanfang der PSA-Marke. Der erste hatte begonnen mit dem sportlichen Coupé RCZ. Der zweite mit dem kompakten Peugeot 308 und parallel dem Versuch, nach 25 Jahren mit dem Peugeot 2008 DKR wieder in der Rallye Dakar fußzufassen. Jetzt erreicht der neue Sportsgeist mit dem Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport auch breitere Kundenschichten als der RCZ.

Mit diesem Appendix „by Peugeot Sport“ begibt sich der französische Hersteller auf ein Anspruchsniveau, das andere mit ihren Sporttöchtern AMG oder M GmbH bereits besetzt haben. Gleichzeitig fordern die Franzosen mit der Typenbezeichnung GTi auch noch den Platzhirsch in dieser Klasse der schnellen Kompakten heraus. Passt diese Selbsteinschätzung? Erleben wir hier einen vorübergehenden Anfall von Mut oder gar Übermut?

Alltagstauglich nennen sich alle Modelle in dieser Klasse. Dagegen spricht nichts, weil sie auf ein Basisfahrzeug aufbauen, das genau für diese Ansprüche konzipiert wurde: Familienfahrzeug, vier bis fünf Sitzplätze, Steilheck, Variabilität bei den Lademöglichkeiten, kompakte Außenmaße und wirtschaftliche Antriebe. Das alles kann man auch dem Peugeot 306 attestieren. Außerdem sieht er auch noch zeitgemäß dynamisch aus und bietet im Innenraum ein gelungenes Ambiente.

Schauen wir konkret auf den GTi, bleiben folgende Ergänzungen. Das kleine, niedrig angesetzte Lenkrad, über dessen Kranz hinweg - statt hindurch - man die beiden klassischen Rundinstrumente gut erkennen kann, passt zum sportliche Ansatz ebenso wie die recht direkte Übersetzung der Lenkung. Die lenkt entsprechend zügig ein. Unterstützt von einem Torsen-Differenzial entsteht ein agiles Fahrverhalten ohne

Neigung zum Untersteuern. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt gute Rückkopplung.

Zusammen mit der Tieferlegung um elf Millimeter, den Optimierungen am Fahrwerk, den stärkeren Stabilisatoren gegen das Kurven-Wanken und den Michelin Super Sport-Reifen der Dimension 235/35 R 19 entsteht ein Fahrverhalten, das man getrost sportlich nennen darf. Die Freude an Kurven wächst je kleiner ihr Radius ausfällt. Dabei wird das Fahrwerk nicht ruppig. Die Sportsitze geben guten Seitenhalt, ohne zu kneifen und sind für den Fahrer auf Dauer bequem.

Wer das Maximale aus dem GTi herausholen will, wird wohl kein Freund des neuen Bedienkonzepts im 308 werden, es sei denn er will bei der gesamten Fahrt nichts verändern. Der 308 verzichtet auf die meisten Knöpfe, Schalter und Regler, die man sonst an einer Armaturentafel findet. Das Meiste funktioniert über den Touchscreen in der Mitte über dem Mitteltunnel. Das erfordert trotz einiger Kurzbefehle aber Konzentration, Übung und eine sichere Hand.

Wen das stört, der möge sich vor Fahrtbeginn überlegen, was er von seinem 308 erwartet. Entschädigt wird er auf jeden Fall vom Motor. Der hört auf den beeindruckenden Namen 1.6L THP S&S oder seine Modellbezeichnung EF6FDTR. Hinter beiden steht ein 1,6-Liter-Vierzylinder-Motor mit Twincroll-Turboaufladung, der es bei 6000 Umdrehungen pro Minute (U/min) auf 200 kW / 272 PS und zwischen 1900 U/min und 5000 U/min auf sein maximales Drehmoment von 330 Newtonmetern bringt. Bei einem Leergewicht von 1395 kg und einem Luftwiderstand (Beiwert x Stirnfläche) von 0,69 reicht das für den Sprint in sechs Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht die 250-km/h-Marke. Dank Twincroll-Lader dreht der Motor gleichmäßig und zügig bis zu dem maximal 6500 U/min. Außerdem hält er auch bei niedrigeren Drehzahlen reichlich Drehmoment bereit.

Weil sich Peugeot bei seinem Kompakt-Renner mit 1,6 Litern Hubraum bescheidet, fällt der Vergleich zu den Zwei-Liter-Motoren des Wettbewerbs in der Disziplin Verbrauch zugunsten des Franzosen aus. Sein Normverbrauch liegt bei sechs Litern auf 100 km/h, die entsprechende Kohlendioxidemission bei 139 Gramm pro km. Bei unseren Touren rund um Porto lagen die Verbrauchswerte bei acht Litern, beim Sprint durch die Berge auch oberhalb elf Liter. Dann wird es schnell eng mit dem 52-Liter-Tank des normalen 308. Noch ein Manko, das sich der GTi mit seinem Basismodell einfängt: Die Zuladung fällt mit weniger als 400 kg für diese Fahrzeugklasse klein aus.

Dennoch darf der GTi keinen Anhänger ziehen. Man stelle sich das aber auch einmal vor:

der auffällige schwarze Diffusor mit den beiden flankierenden „Ofenrohren“ und dann ein Haken in der Mitte. Das passt gar nicht auch zu den anderen sportlichen Retuschen wie Schweller und neue Stoßfänger mit großer Öffnung zum Luftholen. Wer sich dann auch noch für die ganz spezielle Zweifarblackierung mit dem schwarzen Heck entschieden hat, für den wäre ein Anhänger ein Graus.

Bleibt die Frage: Anspruch realistisch, Mut oder Übermut? Wo immer das geht, benimmt sich der GTi wie ein Sportwagen, natürlich im Rahmen seiner Möglichkeiten als 308. So verzichtet Peugeot sogar auf das Angebot einer Automatik. Der GTi bleibt puristisch beim Sechs-Gang-Handschalter. Sonst hat er allerdings wenig Puristisches an sich. Selbst im Sportmodus hält sich der Motor akustisch zurück. Die Geräuschkämmung fällt ganz unsportlich gut aus. Das Ambiente signalisiert eher Hochwertigkeit als gewichtssparende Askese. Und Motor wie Fahrverhalten lassen keinen Zweifel daran, dass sich der Peugeot 308 GTi mit der Charakterisierung „sportlich“ schmücken kann.

Der Basispreis von 34 950 Euro drückt die Überzeugung von Peugeot überdeutlich aus, dass dieses Paket Zustimmung finden wird, wenn es in diesem Monat noch beim Händler steht. Der Preis liegt deutlich über dem des Fast-Namensvetters, bietet dafür aber auch schon eine fast komplette Ausstattung. Die Aufpreisliste enthält wenig so Unverzichtbares wie die Sonderlackierung „Coupe France“ mit knallrotem Vorderteil und schwarzem Heck für 1800 Euro. Watt mutt, datt mutt. (ampnet/Sm)

Daten Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,25 x 1,80 mit Spiegel 2,04) x 1,45

Radstand (m): 2,62

Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 200 kW / 272 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 330 Nm bei 1900 - 5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,0 Liter

CO₂-Emissionen: 139 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1395 kg / max. 395 kg

Kofferraumvolumen Liter: 420 Liter

Reifen: 235/35 R 19 90W

Luftwiderstand: Beiwert x Stirnfläche = 0,69

Preis: 34 950 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.



Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport.
