Bjorn Blokzijl
11 oktober 2015

En de geschiedenis herhaalt zich

Zeg je GTI, dan zeg je Volkswagen. Vanaf eind jaren '70 maken de Duitser furore met de onder andere een Golf met die lettercombinatie. Toch is het niet het enige merk dat successen heeft geboekt met het label. Peugeot plakte het logo op verschillende modellen zoals de 309, 306 en zelfs de grote 505. Meest bekend is echter de 205 GTi. Twee jaar geleden werd de spiritueel opvolger van de laatstgenoemde gepresenteerd: de 208 GTi. Om de traditie voort te zetten, komen de Fransen met een hot hatch in het C-segment. Als rechtstreekse concurrent voor de Golf GTI, is de succesvolle 308 aangepakt door Peugeot Sport. Of deze het GTi-label verdient, zoeken we uit op zowel de openbare weg als het circuit.

Behoudend sportief

Dat de 308 zo succesvol is - binnenkort zal het 500.000e exemplaar van deze generatie van de band lopen - is te danken aan zowel de efficiÃ«nte motoren als het enigszins behoudende ontwerp. Door dat laatste is de auto geschikt voor een breed publiek. Ten opzichte van de minder krachtige broeders, is de GTi voorzien van diverse uiterlijke aanpassingen. Meest opvallend zijn de fraaie 19 inch wielen, twee vuistdikke uitlaatpijpen in een zwarte diffuser, zijskirts en een aangepaste voorbumper met een anders gestileerde grille. Bestel je de auto in het rood, dan is de sierstrip in de onderste grille voorzien van chroom. Bij elke andere carrosseriekleur is deze strip knalrood gekleurd. Dankzij de beperkte aanpassingen - breed uitgeklopte wielkasten en heftig spoilerwerk zoek je tevergeefs - is de auto ook zakelijk inzetbaar. Enkel de liefhebber en kenner zullen aan het uiterlijk van de auto zien dat er iets bijzonders voor de deur staat. Deze anonimiteit verdwijnt als gekozen wordt voor de two-tone lak. Aan de voorzijde is de auto rood en vanaf halverwege de achterportieren zwart. Dankzij een speciaal hiervoor ontwikkeld spuitsysteem, is de overgang strak en is er geen dikteverschil tussen de twee lakkleuren. Je moet deze kleurencombinatie wel erg mooi vinden, want

een koopje is het niet. Ten opzichte van de andere kleuren betaal je ruim 2.600 euro mÃ©Ã©r.

Voor alledag

Subtiel zijn de aanpassingen in het interieur allerminst. Overal zijn rode accenten te vinden. Vooral de rode stiksels op het dashboard zijn een stijlvolle toevoeging. Ook op de portieren vind je mooie materialen met daarin de kleur rood verwerkt. Om het sportieve karakter van de auto te benadrukken, is bovenaan het stuurwiel een rood reepje leer ingezet. Deze geeft de middenstand van het stuur aan, zoals ook in echte raceauto's te vinden is. De tellers zijn bijna Ã©Ã©n-op-Ã©Ã©n overgenomen uit de standaard 308, maar druk je op de sportknop in de middentunnel, dan kleuren de klokken rood en verschijnen in het schermpje ertussen drie balkjes. Hierin is te zien hoeveel vermogen, turbodruk en koppel gevergd wordt op dat moment. Zitten doe je op fantastische kuipstoelen. Deze bieden zowel een hoop comfort als ondersteuning. Op langere ritten stap je uitgerust uit en op het circuit word je stevig op je plek gehouden. De stoelen zijn goed te verstellen, maar voor lange bestuurders is een perfecte

zitpositie niet in te bereiken. Dat wil zeggen, de positie tussen stoel, pedalen en het stuur is goed, maar dan is de onderste rand van de klokkenwinkel bedekt door het stuur. Door de forse sportstoelen is de ruimte op de achterbank beperkt. Kinderen kunnen hun benen nog wel kwijt, maar ben je boven de 1.60, dan zitten de knieÃ«n klem. Geheel achterin is niks veranderd. Met een inhoud van 420 liter is ruim plek voor de bagage of de boodschappen. Zelfs een lange vakantie moet geen probleem zijn.

Lichtgewicht pk-knaller

Peugeot koos er voor om de trend van down-sizing door te zetten in het GTi-gamma. Net als bij de 208 GTi en de RCZ R, vind je een 1.6 turboblok onder de motorkap. Hoewel het vermogen van 270 pk doet vermoeden dat de aandrijflijn van de sportieve coupÃ© is overgenomen, is dat niet de gehele waarheid. Voor de gelegenheid namen de engineers van Peugeot Sport het blok en de versnellingsbak onder de loep. Om een vinniger reactie op het gaspedaal te bereiken, werden onder andere lichtere zuigers gemonteerd. Daarbij zijn de verhoudingen in de versnellingsbak korter. Hierdoor is de acceleratie van 0 naar 100 af te ronden in slechts 6 seconden en ook daarboven blijft

de auto op een indrukwekkende wijze accelereren. Nadeel van de korte overbrengingen is dat bij 130 km/u al meer dan 3.500 toeren gemaakt worden. In combinatie met het sportieve geluid uit de uitlaten - en deels helaas ook uit de speakers - zorgt dit op lange stukken snelweg voor wat irritatie. Een vermogen van 270 pk is in een C-segmenter al fors, maar in de 308 GTi levert dit door het relatief lage wagengewicht van 1.295 kilogram een erg positieve vermogen / gewichtverhouding op. Geen Ã©Ã©n van zijn concurrenten komt ook maar in de buurt hiervan. Dit komt zowel ten goede aan het weg- als remgedrag.

Allround pleziermaker

Tijdens de twee dagen dat wij op pad waren met de 308 GTi, kregen wij uitgebreid de mogelijkheid de kwaliteiten op het gebied van zijn rij-, stuur- en remeigenschappen te ondervinden. Op de snelweg manifesteert de auto zich als een GT: hoge snelheden zijn zonder moeite te rijden en ruim voldoende rijcomfort blijft behouden. Maar het meest thuis voelt de auto zich op bochtige bergwegen. In de Portugese bergen rijd je van bocht naar bocht, de Ã©Ã©n nog mooier dan de ander. Uitacceleren is elke keer weer

een feest en door het slipdifferentieel kun je ook midden in de bocht het volledige vermogen loslaten op de voorwielen. Dit systeem werkt erg goed, want van overmatige reacties in het stuurwiel is geen sprake. Helaas is teveel informatie weggefilterd door de bekrachtiging. Nu hoef je niet elke kiezel op de weg in je handen te voelen, maar in een sportieve auto verwacht je meer dan de ietwat gevoelloze besturing in de 308 GTi.

Door het aangepaste onderstel kun je bochten nemen met hoge snelheden. Dit laatste kwam tijdens de sessies op het circuit extra tot uiting. Uiteindelijk treedt onderstuur op, maar de grens ligt erg ver weg. Wat positief opvalt is de mooie balans in het onderstel. Op de openbare weg is hij ruim voldoende comfortabel, maar dit resulteert niet in een te zachte afstemming voor het circuit. Bij het remmen duikt hij wel iets meer dan bij echte hardcore racers, maar in bochten blijft de auto mooi vlak en ook het volledig gebruiken van het circuit - inclusief de curbstones - zorgt niet voor onbalans. Remmen doet de auto sowieso erg goed. Niet alleen op het circuit komen deze van pas. Ook op de openbare weg zorgen de bijterige remmen voor een hoop vertrouwen. Daarbij was van fading geen sprake, ook niet na een aantal ronden flink boenderen op het circuit. Zeker voor een auto die enkel aangedreven is op de voorwielen, zijn de prestaties indrukwekkend. Vooral tijdens dit gebruik is het inschakelen van de sportstand nuttig. Het gaspedaal reageert directer en ook het geluid is net wat zwaarder - hoewel dit laatste op het conto van geluid uit de speakers komt. Dankzij het forse koppel van 330 Nm, neem je bochten in een hogere versnelling dan je van tevoren inschat. Het schakelen an sich gaat strak, maar de lange slagen van de pook doen afbreuk aan het sportieve karakter.

Verdiend

Kwaliteit heeft zijn prijs. De instapper is de 250 pk sterke variant, die tevens minder is uitgerust dan de versie met 20 pk meer. Zo ontbeert hij de kuipstoelen, 19 inch wielen en het limited-slip differentieel. De eerste twee zaken zijn optioneel verkrijgbaar, maar wil je het differentieel, dan dien je 3.000 euro extra te investeren voor de Peugeot 308 GTi 270 by Peugeot Sport - zoals hij volledig heet. Voor 40.700 euro heb je een auto die ten opzichte van zijn concurrenten behoorlijk wat meer kost, maar ook meer te bieden heeft. Vooral zijn rij- en stuurgedrag zijn indrukwekkend, waarbij de auto zowel op de openbare weg als het circuit niet snel teleur zal stellen. Ook is de uitrusting prima in orde en mis je niks. Wij durven wel te stellen dat de 308 GTi tot de besten van zijn klasse behoort en zo het historische label zeker verdient.

Plus

+ Erg mooie balans in het onderstel
+ Krachtige motor
+ Goede rijeigenschappen op zowel de weg als circuit

Min

- Lange slagen van de pook
- Niet bepaald een koopje
- Weinig beenruimte op de achterbank