



Pawel Piotrowski
21 augustus 2015

GTi light

Onder de noemer GT-Line produceert Peugeot een aantal uiterst smakelijk samengestelde modellen die ratio met emotie verbinden. Op deze wijze wordt de honger naar een echte GTi van vele Francofielen toch gestild. Je krijgt namelijk wel de appetijtelijke goodies, maar niet de lasten. Het aantrekkelijk geprijsde feestpakketje is sinds dit voorjaar ook op de licht getoucheerde Peugeot 208 leverbaar. Achter de Lion d'Or van onze 'dikke' testauto ligt deze keer geen gekietelde turbomotor met 200pk, maar een bescheiden downsize driecilinder. We zochten voor je uit of deze GTi light ook nog een beetje rijplezier biedt.



Ruwe bolster

Als je niet goed oplet, zou je onze testauto zomaar voor the real deal aan kunnen zien. Alle ingrediënten zijn namelijk aanwezig: dikkere bumpertjes, fraaie 17 inch lichtmetalen wielen, een stoer uitlaatsierstuk en de nodige roodgekleurde opschriften en details. Daarbovenop heeft de importeur een vinkje bij de opvallende Ice Silver textuurlak op het optieformulier gezet. Deze matgrijze finish is geen goedkope folie van een lokale carwrap-specialist, maar een echte lak die op een door Peugeot gepatenteerde wijze tegen een veel lagere kostprijs aangeboden kan worden. Voor 780 euro verwissel je deze Peugeot op de parking van de buurtsuper nooit meer met een andere 208. Een ander voordeeltje is dat de textuurlak letterlijk ruw aanvoelt en vuiligheid zich er minder snel aan hecht.

Recht van voren oogt dit exemplaar zelfs agressiever dan een echte 208 GTi. Sinds de facelift monteert Peugeot grotere koelopeningen in de voorbumper die geïnspireerd zijn op de exemplaren van grote broer 508. Deze subtiele wijziging geeft de 208 ook in standaardtrim een iets minder lief gezicht. Verder kun je de facelift aan een bredere



Peugeot 208 1.2 PureTech GT-Line

centrale koelopening, witte in plaats van gele dagrijverlichting en achterlichten met 3D-effect herkennen. Het gelikte totaalplaatje zou met de fraaie full LED koplampen compleet zijn, maar deze zijn helaas alleen op de Allure en PremiÃre tegen een vergoeding leverbaar. Op de door ons gereden GT-Line is het binnenwerk altijd halogeen.



Nieuwe maatstaven

Ook het interieur is afgeladen met details uit de sportieve GTi. Het maakt niet uit waar je blik op valt, overal zie je wel een roodgekleurd accent terugkomen. Het gaat wat minder ver dan bij de echte GTi, maar de rode stiksels op stuur, stoelen en zelfs gordels maken van het zwarte interieur een fraaie plek om te verblijven. Het puntje op de i zijn de racy aluminiumpedalen en uitzinnig geprofileerde sportstoelen. Deze zitten met dank aan de brede wangen, hoge rugleuning en diepe zitting als gegoten. Voor een optimale zitpositie had de bestuurdersstoel nog een tandje lager mogen staan, door de lage dakrand zijn verkeerslichtinstallaties voor langere personen niet altijd even goed zichtbaar. Wanneer je vooraan de stopstreep staat, moet je vaak voorover leunen om



Peugeot 208 1.2 PureTech GT-Line

er zicht op te houden.

Daar verandert ook het fraaie panoramadak weinig aan, dat voor een schappelijke 500 euro in de prijslijst staat en het aanvinken waard is. Het vaste glazen dak creëert veel lichtinval en laat het knusse interieur ruimer ogen dan het is. Een elektrisch zonnescerm is standaard, net als twee blauwe LED strips langs de sponningen. Deze sfeerverlichting brandt 's nachts continu en is qua helderheid helaas niet aan te passen, terwijl je dat soms wel zou willen. Onze testauto is daarnaast aangevuld met Peugeot Connect navigatie € 490 euro en een sprankelend JBL audiosysteem € 450 euro. Na een week rijden zou ik beide opties niet meer willen missen. Het navigatiesysteem werkt kinderlijk eenvoudig en wijst je via een mooie kaart altijd de juiste weg, terwijl de JBL speakers de audiokwaliteit naar een hoger niveau tillen. In combinatie met de fraaie interieurmaterialen, verzorgde afwerking en sportieve details zet de Peugeot 208 nieuwe maatstaven in deze klasse.



Turbomania



Peugeot 208 1.2 PureTech GT-Line

Zonder turbo tel je tegenwoordig niet meer mee. Ook in de Peugeot 208 verdwijnen de atmosferische benzinemotoren ten gunste van geblazen turboblokjes. De 1.0 VTi, 1.4 VTi en 1.6 VTi hebben plaats moeten maken voor nieuwe driecilinder PureTech motoren met vermogens variërend van 68 tot 110pk. Wij reden met de krachtigste van het stel, de 1.2 PureTech met 110pk en 205Nm. Standaard is deze motor aan een handgeschakelde vijfbak gekoppeld, optioneel kun je 'm ook met een nieuwe zestraps automaat bestellen. Het blokje maakt er geen geheim van een driecilinder te zijn, je hoort duidelijk dat je een cilinder mist. Het sportieve brommetje stoort niet en ligt lekker in het gehoor. Alle voor de hand liggende trillingen en vibraties die aan de opbouw van een driecilinder ten grondslag liggen heeft Peugeot wel weg kunnen filteren.

Op een leeggewicht van 1.045kg zijn 110pk en 205Nm veel. Vooral het hoge koppel, dat vanaf 1.500tpm volledig gereed staat, verleent de Peugeot 208 vleugels. De kleine hatchback accelereert in 9,6 tellen enthousiast naar 100km/h en raakt pas boven 5.500tpm buiten adem. Je kunt de driecilinder tot 6.200tpm doortrekken, maar omdat je de vermogenspiek dan al voorbij bent heeft dat weinig nut. Een meer dieselachtige rijstijl ligt de driecilinder beter. Dankzij het hoge koppel kun je schakellui rijden en vroeg omhoog schakelen, zonder dat je daarbij andere weggebruikers in de weg rijdt. De vijfbak schakelt met korte precieze slagen en heeft kort gekozen overbrengingsverhoudingen. Op de snelweg draait de 1.2 daardoor al snel meer dan 3.000tpm in de hoogste versnelling. Een zesde versnelling zou een welkome aanvulling zijn om het brandstofverbruik op snelwegtempo te drukken. Bij een mix tussen stad, land en snelweg bleef het gemiddelde verbruik op 4,9 liter per honderd kilometer steken, maar wanneer je het gaspedaal dieper intrapt kan dat zomaar tot ruim 7 liter oplopen.



Compromisloos rijplezier

Op het dieper intrappen van het gaspedaal betrapt ik me redelijk vaak. De Peugeot 208 GT-Line is namelijk een lekker rijdende auto die zijn bestuurder uitdaagt om de grenzen op te zoeken. Dankzij het brede platte rubber dat om de fraaie 17 inch velgen ligt heb je eindeloze grip. Daarbij staan de wielen op de hoeken van de koets en voelt de besturing direct en vertrouwenwekkend aan. Met deze ingrediënten benadert de 208 het compromisloze rijplezier van een kart. Insturen gaat mooi intuïtief en de auto 'zet' zich lekker schrap in een bocht. De kleine Fransoos plakt letterlijk aan het asfalt en gaat pas erg laat lichtjes ondersturend de buitenkant van de bocht opzoeken. Qua vering en demping is de GT-Line softer afgesteld dan de GTi. Dat merk je vooral wanneer je midden in een bochtcombinatie op een onverwachte oneffenheid stuit. De achterkant raakt dan een beetje uit balans en gaat licht aanvoelen. Stokijns het gas erop houden is dan het beste wat je kunt doen, de elektronica regelt de rest wel. Juist dit speelse karakter zorgt ervoor dat de Peugeot 208 zich van andere hatchbacks weet te onderscheiden. Wie daar geen boodschap aan heeft kan ook voor een versie met een meer alledaagse setting kiezen. Of gewoon minder hard rijden.



Gulden middenweg

Na een weekje rijden lever ik met lichte tegenzin de sleutels van de Peugeot 208 GT-Line weer in. In die paar dagen ben ik van deze auto gaan houden; het compacte ding ziet er niet alleen smakelijk uit, maar rijdt ook bijzonder speels. De GT-Line vult op een mooie manier het gat tussen de gewone versies en de markante GTi op. Aan de 110pk en 205Nm uit de 1.2 PureTech motor heb je meer dan genoeg. Natuurlijk zijn de 200pk uit de GTi leuker, maar dat vermogen kun je op de openbare weg nauwelijks kwijt. En zo'n hardcore afgestemde driedeurs is ook niet altijd even handig. Wat dat betreft lijkt de GT-Line de gulden middenweg te zijn. Je krijgt wel de lusten, maar niet de lasten.

Plus

- + Lijkt in veel opzichten op de GTi
- + 1.2 PureTech is een levendige machine
- + Onderstelafstemming is lekker speels gehouden

Min

- Full LED koplampen niet icm GT-Line
- Zitpositie had lager mogen zijn
- Mist een zesde versnelling