



Peugeot 208

Verleidelijke lijnen

Test | Eén ding is direct duidelijk: Peugeot wil verleiden. Van alle wagens in dit segment heeft de tweede generatie van de 208 het meest uitgesproken en gewaagde lijnenspel. Daarbij heeft de 208, net als iedere andere nieuwe Peugeot, een eigenzinnige "iCockpit". Bij het zien van al dat moois rijzen als vanzelf twee vragen: rijdt de 208 zo goed als hij eruit ziet en is de 208 een verstandige verleiding?

Het lijnenspel spreekt voor zich, maar wellicht is niet iedereen bekend met de "iCockpit". De iCockpit wordt gekenmerkt door een klein stuurwiel dat diep in het interieur priemt en zo de bestuurder in een actieve rijkhouding dwingt. Omdat het stuurwiel zo klein is, staan de klokken bovenop de stuurkolom en zijn daarmee makkelijker afleesbaar dan exemplaren achter het stuurwiel. Met deze opzet weet de 208 zich direct van de massa te onderscheiden en wat Autozine betreft is dit in positieve zin.



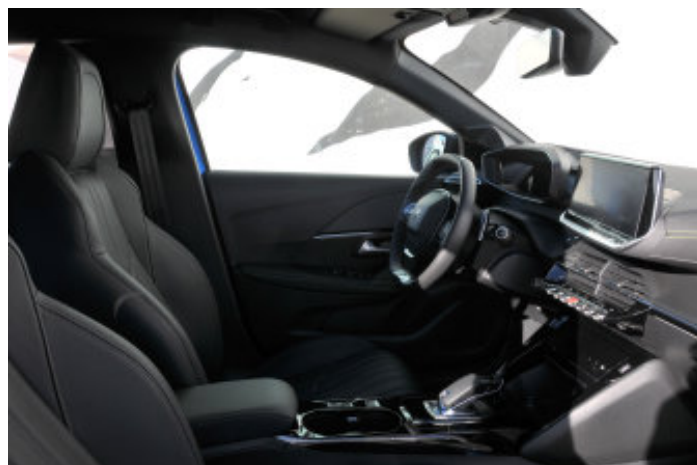
De afwerkingskwaliteit en de gebruikte materialen zijn

nu van dezelfde kwaliteit als die van de grotere modellen van Peugeot. De ruimte blijft die van een gemiddelde compacte wagen: voorin prima en achterin redelijk. Let op dat de ruimte onder de zetels veel kleiner is wanneer wordt gekozen voor elektrische aandrijving (waarover later meer).

Uitrusting

Met ieder nieuw model ontwikkelt Peugeot de iCockpit verder. De klokken konden eerder al worden vervangen door een beeldscherm, zodat de bestuurder zelf kan kiezen welke informatie op welke manier wordt getoond. Voor de nieuwe 208 zijn dat twee beeldschermen achterelkaar geworden, waarvan het voorste transparant is. Op die manier kan informatie in twee lagen worden getoond. In de praktijk is dat meer dan een technisch hoogstandje. De belangrijkste informatie wordt op de bovenste laag geprojecteerd en trekt daarom als vanzelf meer aandacht. Waarschuwingen vallen zo meer op, terwijl het minder inspanning kost om hoofd- en bijzaken te onderscheiden.

"De tweede generatie van de Peugeot 208 oogt speels en dynamisch en dat is precies zoals hij rijdt"



Ook met de rest van de uitrusting overtuigt de 208 als een moderne en volwassen wagen. Het infotainment-systeem (audio, communicatie en navigatie) vraagt vanwege de eigenzinnige bediening (aanraakgevoelige paneeltjes bovenop tuimelschakelaars) en vele animaties enige gewenning, maar is uiteindelijk krachtig en bruikbaar. Wie liever de eigen smartphone inzet als brein van de wagen, kan dat doen middels Apple Carplay en/of Android Auto. Helaas is één van de belangrijkste verleiders van de grotere modellen van Peugeot niet naar de 208 gekomen: het oorstrelende audiosysteem van Focal. Dat is volgens Peugeot te kostbaar voor een wagen in dit segment.

De 208 is daarentegen wel voorzien van alle semi-zelfrijdende functies die het merk in huis heeft. Terwijl andere compacte wagens slechts kunnen ingrijpen bij gevaar, kan de 208 het rijden makkelijker maken door mee te sturen en zelf een veilige afstand te bewaren tot de voorligger. In de praktijk werkt dit prima en heeft het geen negatieve invloed op het rijplezier.

Weggedrag

Dankzij de iCockpit is de 208 al anders dan andere compacte wagens, nog voordat de rit is begonnen. Maar ook met het weggedrag weet de 208 zich duidelijk te onderscheiden. Afhankelijk van de gekozen uitvoering kiest Peugeot voor een stevig of zelfs een zeer stevig onderstel (GT-Line). Dankzij het kleine stuurwiel is een geringe beweging al voldoende om een scherpe bocht te sturen en dat geeft samen met

de alerte reactie van het onderstel een uitgesproken levendig karakter. In plaats dat Peugeot probeert om het karakter van een grotere wagen te benaderen, viert de 208 zijn wendbaarheid en dynamiek.

Met de komst van elektrische wagens kiezen autofabrikanten voor uiteenlopende oplossingen als het gaat om onderstel-techniek. Sommige merken ontwikkelen op zichzelf staande elektrische modellen die dan ook uitstralen dat ze elektrisch zijn. Peugeot wil de keuze voor elektrisch rijden juist even vanzelfsprekend maken als de keuze tussen een benzine- of dieselmotor. Daarom staan de uitvoeringen met verbrandingsmotor en die met elektromotor op hetzelfde platform. Ongeacht de gekozen aandrijving is het weggedrag daarom ongeveer gelijk, de invloed van het gewicht van motoren danwel accu's is gering.



Verbrandingsmotoren

Voor deze test is eerst gereden met het basismodel: de "1.2 PureTech". Het is duidelijk hoor- en voelbaar dat dit een driecilinder motor is, maar storend is dit niet. Het vermogen van 75 pk / 118 Nm is voldoende om mee te komen in het dagelijkse verkeer. Alhoewel nooit enige reserve beschikbaar is, hoeft deze basismotor bij woon-werk verkeer nooit hard te werken en voelt daarom niet als een instapmodel. Het testverbruik op een veeleisend traject kwam uit op 4.9 liter per 100 km.

De 1.2 liter driecilinder is ook leverbaar met een

vermogen van 100 pk / 205 Nm en dat geeft de wagen een compleet ander karakter. Dat begint zodra de koppeling wordt losgelaten: de koppeling heeft namelijk een veel kortere slag dan die van de 75 pk versie en daarom voelt de 100 pk sterke 208 al meteen gewilliger. Terwijl het instapmodel nooit vermogen tekort komt, heeft deze sterkere versie altijd een aangename reserve paraat. Dankzij een zesversnellingsbak is het toerental op hoge snelheden lager en daarmee neemt het comfort toe en het verbruik af.



De sterkste benzinemotor op de prijslijst is de 1.2 PureTech, maar dan met een vermogen van 130 pk / 230 Nm. Deze is standaard gekoppeld aan een 8-traps automaat en dat zorgt wederom voor een ander karakter. De topuitvoering voelt niet zozeer sneller, maar doet hetzelfde werk vooral met meer rust. Alleen wanneer de sport-stand wordt gekozen en het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrap, overtuigt de 130 pk PureTech ook als meest sportieve uitvoering.

Voor de 208 heeft Peugeot geen nieuwe dieselmotor ontwikkeld, maar een bestaande dieselmotor is wel voorzien van nieuwe filters en een nieuwe afstelling om te voldoen aan de laatste emissie-eisen. In de praktijk voldoet de "1.5 BlueHDI" ruimschoots, maar het is merkbaar dat de dieseltechniek niet verder wordt doorontwikkeld en daarom nog steeds op hetzelfde niveau staat als enkele jaren geleden.

e-208

Wie een 208 configureert om te bestellen, wordt eerst gevraagd om een uitrusting en opties te kiezen. Pas daarna wordt gevraagd om een motor. Op die manier wil Peugeot benadrukken dat de elektrisch aangedreven "e-208" even gewoon is als andere uitvoeringen. Op een logo na is ook aan de buitenkant nauwelijks verschil te zien met de andere versies.



In de praktijk is het verschil tussen de elektrische 208 en de versies met verbrandingsmotor levensgroot en is de e-208 in alle opzichten superieur. Wanneer kalm wordt gereden, is de e-208 zoveel comfortabeler, dat de andere versies van deze hagelnieuwe wagen direct als achterhaald voelen. Tegelijkertijd zijn de prestaties van de e-208 vele malen beter dan die van de andere uitvoeringen. Ongeacht de snelheid heeft de e-208 namelijk altijd een heerlijke reserve paraat om er met een zekere overmacht vandoor te schieten. Doordat die prestaties in stilte worden geleverd, voelt de e-208 bovendien superieur aan de "brullende" exemplaren die vervolgens minder waarmaken.

Volgens Peugeot kan de e-208 340 km (WLTP) afleggen op een volle accu (50 kWh, lithium ion). Het betreft hier een accu met actieve koeling en verwarming om optimaal te kunnen presteren, snel te kunnen laden en een zo lang mogelijke levensduur te kunnen garanderen.

Tijdens een proefrit, waarbij de testrijder zich veelvuldig liet verleiden door het speelse karakter van de e-208, kwam het verbruik uit op 15.9 kWh / 100 km

en dat betekent een daadwerkelijk bereik van 315 km. Daarna kan de e-208 worden opgeladen via het stopcontact thuis (16 uur), via een publiek laadpunt (8 uur, 3-fasen, 11 kW) of via een snellader (0 naar 80% in 30 minuten, 100 kW). Alhoewel de aanschafprijs van de e-208 beduidend hoger is dan die van de varianten met verbrandingsmotor, zijn de kosten per kilometer heel veel lager. Als dat geen verleidelijk aanbod is?



Conclusie

Rijdt de nieuwe Peugeot 208 zo goed als hij eruit ziet? Ja, zeker. De tweede generatie van de Peugeot 208 oogt speels en dynamisch en dat is precies zoals hij rijdt. Uiteraard maakt de gekozen uitvoering daarbij het verschil. Een 208 met basismotor en in basisuitrusting is een heel gewone compacte wagen, maar dan in een modern jasje. Wanneer wordt gekozen voor een sterkere motor en een rijkere uitrusting, verbeteren de prestaties en zorgt het sportievere onderstel voor meer dynamiek.

Wie zich eenmaal laat verleiden door de 208 moet vervolgens bepalen of dit ook een verstandige verleiding is. In alle uitvoeringen en met alle motoren is ook het antwoord op die vraag: ja. Wel is de ene 208 verstandiger dan de andere. Wie eerst een proefrit maakt met de 208 met verbrandingsmotor en vervolgens met de elektrische e-208, zal die eerste direct afschrijven als "achterhaalde techniek". De e-208 rijdt niet alleen beter (sneller, stiller, comfortabeler), maar is ook nog eens schoner én voordeliger in gebruik. ■

Specificaties

Peugeot 208 1.2 PureTech 130 Allure EAT8

Afmetingen



Lengte x breedte x hoogte	406 x 175 x 143 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1.133 kg
Sleepvermogen	615 kg
Sleepvermogen geremd	1.200 kg
Tankinhoud	44 l
Kofferinhoud	265/ l
Bandenmaat	195/55R16

Motor en prestaties



Cilinderinhoud	1199 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	130 pk @ 5500 tpm
Koppel	230 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,7 sec.
Topsnelheid	208 km/u
Verbruik combinatierit	4,4 l / 100 km
Verbruik stadsrit	5,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	103 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 22.112
Basisprijs	€ 14.378