



Peugeot 108 Charme-offensief

Autotest | Hoe duurder de auto, hoe beter. Immers, meer geld betekent meer luxe, meer ruimte, meer veiligheid en meer techniek. Het is daarom lastig om de beste voordelige auto te maken. Alle kleine auto's kosten ongeveer hetzelfde en bieden daarom ook ongeveer hetzelfde. Peugeot vond echter een manier om zich toch te onderscheiden. Die bestaat uit samenwerking en een ongekend charme-offensief...

Een groot deel van de kosten van een auto zit in de ontwikkeling ervan. Daarom werkte Peugeot samen met Citroën en Toyota voor de ontwikkeling van de 108. De drie merken ontwikkelden samen één auto, maar geven die auto ieder een eigen persoonlijkheid en verkopen de auto onder hun eigen naam.

Uiterlijk vertoon

Om zich te onderscheiden van zowel de zakenpartners als andere kleine auto's, heeft Peugeot veel werk gemaakt van het uiterlijk van de 108. Immers, een oogstrelend ontwerp hoeft niet duur te zijn maar maakt een auto wel een stuk aantrekkelijker.

Met de 108 richt Peugeot zich met name op vrouwen. De lijnen zijn daarom niet stoer (zoals bij de Toyota Aygo), maar juist elegant. Bovendien heeft de 108 een onmiskenbare Franse charme, die schoonheid combineert met raffinement. Let daarbij op fraaie details zoals de achterlichten met daarin de klauw van de leeuw die het beeldmerk van Peugeot vormt!



Bovendien is de 108 op vele punten aan te passen aan de smaak van de koper. Zo zijn er stickerpakketten voor de motorkap en bumpers, kunnen de buitenspiegels in contrasterende kleuren worden uitgevoerd en is er een grote keuze aan lichtmetalen velgen. Ook het interieur, en zelfs de sleutels, zijn aan te passen aan de smaak van de chauffeuse.

Om het geheel harmonieus te houden, biedt Peugeot kant-en-klare pakketten aan. Zo is de testauto van buiten uitgevoerd met een "Diamond"-thema en is van binnen gekozen voor "Porcelaine". Let op: het dashboard in gebroken wit staat prachtig, maar zorgt voor hinderlijke reflecties in de buitenspiegels.



Uitrusting

Al het uiterlijk vertoon gaat niet ten koste van de ruimte of bruikbaarheid. De ruimte voorin is prima, zelfs voor lange bestuurders. De beenruimte achterin is minimaal, maar dat geldt voor de meeste auto's van deze omvang. De bagageruimte is klein en diep; net voldoende voor enkele forse boodschappentassen of een grote koffer.

Ook de veiligheid is niet vergeten. Iedere 108 is standaard onder andere voorzien van zes airbags, een anti-slip regeling, een ABS-remsysteem (houdt de auto bestuurbaar tijdens een noodstop) en een "hill holder" (voorkomt achteruit rollen bij weggrijden op een helling).



Afhankelijk van het uitrustingsniveau zijn zaken zoals airconditioning, een lichtsensoren (automatisch ontstekende koplampen bij donker), een snelheidsbegrenzer en centrale portiervergrendeling leverbaar.

De meer luxueuze uitvoeringen beschikken over een groot kleurenscherm. Dit wordt gebruikt voor de radio, achteruitrijcamera en mobiele telefoon. Muziek afspelen van een USB-stick, iPhone of iPod werkt probleemloos. De integratie met de mobiele telefoon werkt keurig, zolang het alleen om telefoneren gaat.



Mirror Link

Middels "Mirror Link" zou echter veel meer mogelijk zijn. Zo kan de uitvoer van een Android telefoon worden omgeleid naar het centrale beeldscherm van

de auto. Op die manier zouden alle apps (bijvoorbeeld een navigatie-app) van de smart phone beschikbaar zijn in de auto. Alhoewel de gedachte achter "Mirror Link" goed is, is het systeem nog lang niet uitontwikkeld.



Zo is het niet mogelijk om naar de radio te luisteren tijdens gebruik van Mirror Link. Op het moment dat er een telefoongesprek binnenkomt, wordt het navigatiesysteem gestopt. Wanneer de motor afslaat, wordt de verbinding met de smart phone verbroken. Als er geen GPS-signaal is, crasht de navigatie app. Als er geen Internet-verbinding is, blijft de app hangen.



Iedere keer moet opnieuw de verbinding met de telefoon worden opgebouwd, moeten algemene voorwaarden worden geaccepteerd, moet de bestemming worden ingegeven en moet op de blote knietjes worden gebeden dat de app niet crasht. Kortom: Mirror Link is in de praktijk (nog) niets waard.

Rijden

De 108 is leverbaar met twee verschillende motoren: een 1.0 en een 1.2 liter motor. De eerste is ontwikkeld door Toyota, de tweede door Peugeot. Gezien het geringe verschil in vermogen maar het grote verschil in prijs, zal de 1.0 liter motor naar verwachting de populairste worden.

De 1.0 liter motor heeft drie cilinders, terwijl vier gebruikelijker is. Toyota maakt deze keuze omdat een

drie-cilinder motor per definitie zuiniger is. Bovendien is een drie-cilinder motor door het geringere aantal onderdelen goedkoper te fabriceren. Een nadeel van een drie-cilinder motor is de minder rustige loop en het roffelende geluid.



De versnellingsbakverhoudingen zijn zo gekozen dat de kleine krachtbron in de stad levendig, vlot en dus ook hoorbaar is. De vijfde versnelling is juist zo lang dat het toerental op de snelweg laag is, met als resultaat een laag verbruik en minder motorgeluiden. Om zo zuinig mogelijk te kunnen rijden, toont een pijl naast de snelheidsmeter wanneer het tijd is om een hogere of lagere versnelling te kiezen. Een stop/start-systeem beperkt het verbruik in de stad.

Volgens Peugeot verbruikt de 108 gemiddeld 4.5 liter per 100 km (1 op 22.2) in de stad en 3.5 liter per 100 km (1 op 28.6) op de snelweg. Wanneer kalm en anticiperend wordt gereden, zijn deze waarden daadwerkelijk haalbaar. Met name in de stad zal het verbruik uiteindelijk sterk oplopen, omdat bij deze theoretische verbruikscijfers nauwelijks rekening wordt gehouden met herhaald stoppen en weer optrekken. Reken in de praktijk daarom op een verbruik van 5 liter per 100 km (1 op 20).



Weggedrag

De 108 wil de koper vooral verleiden met het uiterlijk, maar tijdens een testrit door Parijs wist de auto ook met de rijkwaliteiten te charmeren. Juist in de drukke stad is de 108 helemaal in zijn element. Het koetswerk is gemakkelijk te overzien en de spiegels zijn lekker groot. Bovendien is de besturing direct, waardoor minder stuurromwentelingen nodig zijn om een bocht te maken. De auto voelt daarom (nog) kleiner dan deze eigenlijk is.

Wat de 108 met name onderscheidt van andere kleine auto's, is het verfijnde onderstel. Sommige kleine auto's hebben vanwege hun eenvoudige techniek de neiging om op slecht wegdek te gaan "stuiteren". De 108 houdt de wielen juist veilig aan de grond en weet oneffenheden tot in zekere mate op te vangen. Tegelijkertijd is het onderstel zo stabiel, dat de 108 ook de snelweg niet schuwt en zich net zo makkelijk leent voor het afleggen van langere afstanden.



Conclusie

Bij het ontwikkelen van een nieuwe kleine, voordelige auto lopen alle fabrikanten tegen dezelfde beperking aan: de prijs. Daarom bieden de meeste compacte auto's in het laagste prijssegment ook ongeveer dezelfde kwaliteiten. Met andere woorden: de Peugeot 108 rijdt niet beter of slechter dan vergelijkbare auto's van andere merken.

Toch weet de 108 zich uitstekend te onderscheiden! Door samen te werken met Toyota en Citroën konden de ontwikkelingskosten worden gereduceerd en biedt de 108 een modernere uitrusting (luxe en veiligheid) dan gemiddeld. Mede daarom geeft de 108 op geen enkele manier het gevoel een eenvoudige of goedkope auto te rijden. In plaats daarvan weet de 108 als geen ander te charmeren met elegante lijnen en heel veel ruimte voor persoonlijke smaak. ■



Specificaties

Peugeot 108 1.0 e-VTi Allure (5-deurs)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	348 x 162 x 146 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	815 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	196/780 l
Bandenmaat	165/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	69 pk @ 6000 tpm
Koppel	95 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,6 sec.
Topsnelheid	157 km/u
Verbruik gemiddeld	3,8 l / 100 km
Verbruik stad	4,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	88 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 14.110,-
Prijs instapmodel	€ 10.900,-