



Peugeot 208 Régénération

Autotest | "Régénération" is de term die Peugeot gebruikt om aan te geven dat het merk zichzelf opnieuw heeft uitgevonden. De afgelopen jaren waren Peugeots goed en mooi, maar het waren geen opwindende of vernieuwende auto's. De 208 wordt aangekondigd als de eerste van een nieuwe generatie Peugeots die vernieuwend en zelfs begerlijk zou zijn. Is dat gelukt?

Vrijwel iedere nieuwe auto wordt door de fabrikant gepresenteerd alsof het de beste uitvinding sinds het wiel is. Volgens de reclamefolders betekent bijna iedere auto een nieuwe dimensie in autorijden en is vrijwel ieder model het beste in zijn klasse. Kortom: de testrit met de groots aangekondigde Peugeot 208 vangt met de nodige scepsis aan.

Vanwege de fotografie wordt een driedeurs 208 getest in de chique "Allure"-uitvoering in de wonderkleur "Blossom Grey". Bij het aanschouwen van die demo maakt de argwaan al snel plaats voor bewondering. In vergelijking met de concurrentie heeft de 208 beduidend meer uitstraling en persoonlijkheid. Bovendien is Peugeot eigenwijs door de 208 kleiner te maken dan de 207 (wees gerust, dit gaat niet ten koste van de interieurruimte).

Wanneer naar de details wordt gekeken, weet de 208 opnieuw te verrassen. Zo zweeft de grille boven de neus en ligt deze er niet in. De chromen strip die onder de ramen doorloopt, eindigt in een fraaie boog bij de achterraut. Boven de koplampen is LED dagrijverlichting opgenomen, en niet er in.

Het zijn allemaal elementen die de 208 positief onderscheiden van de concurrentie, zonder dat de auto zo radicaal wordt dat het de gemiddelde koper afschrikt. Het enige nadeel van de uitgesproken vormgeving is dat het koetswerk onoverzichtelijk is; parkeerhulp is daarom eerder een noodzaak dan luxe.



Interieur

Eenmaal achter het stuur is de 208 nog innovatiever en is het definitief gedaan met de terughoudendheid van de dienstdoende redacteur. Binnen de grenzen van een compacte, betaalbare auto heeft Peugeot namelijk kans gezien echt te vernieuwen.

De verhouding tussen stoel, stuurwiel en klokken is namelijk anders dan anders. Daarbij is het glasoppervlak ongebruikelijk groot. De stoel staat relatief hoog, waardoor de bestuurder over het dashboard uitkijkt en een groot gevoel van controle heeft. Een heerlijk, klein stuurwiel priemt het interieur in en dwingt daarom tot een actieve (dus veilige!) houding achter het stuur.



Bij de meeste auto's zijn de klokken pal achter het stuurwiel geplaatst; de bestuurder kijkt door het stuurwiel heen om bijvoorbeeld de snelheid af te lezen. Bij de 208 staan de klokken meer naar achteren, onder de voorruit en kijkt de bestuurder over het stuur(tje) heen. Dat is veel makkelijker af te lezen en benadert het effect van "head up display" (informatie die tegen de voorruit wordt geprojecteerd).

Audio en navigatie

Het beeldscherm voor het navigatie-, communicatie- en audiosysteem lijkt boven de middentunnel te zweven, maar is in feite solide in het dashboard verankerd.



Alle dialogen worden getoond op een virtuele bol en met een druk op de knop brengt de bestuurder het relevante deel van die bol in beeld. Terwijl alle andere nieuwigheden in de 208 na een periode van korte gewenning als een vooruitgang werden beschouwd, bleef de bediening van het audio- en navigatiesysteem verwarrend.

Dat de Peugeot 208 een auto van deze tijd is, bewijzen de vele aansluitingen in de middentunnel. Standaard is de 208 voorzien van twee (!) USB-aansluitingen, een AUX-ingang én een 12 volt stopcontact. Wie een 208 rijdt, zit dus nooit meer met lege accu's in de telefoon of laptop! Het standaard audiosysteem klinkt al heel verdienstelijk, het optionele JBL-systeem nog beter.



Driecilinder

Binnen de vernieuwingsdrang van Peugeot valt ook de nieuwe 1.2 liter driecilinder benzinemotor. Door te kiezen voor drie cilinders, in plaats van de gebruikelijke vier, heeft de motor minder interne wrijving. Bovendien zijn er minder onderdelen nodig en dat maakt de motor lichter en goedkoper te construeren. Het nadeel van een driecilinder motor is een onrustigere loop.

Peugeot heeft dat laatste goed weten te onderdrukken. Alleen wanneer volgas wordt gegeven, is de kenmerkende driecilinder-roffel hoorbaar. Daarnaast kan de krachtbron soms wat onrustig zijn in fileverkeer. In de stad is nauwelijks merkbaar dat dit de lichtst gemotoriseerde 208 is.

Op de snelweg moet de "208 1.2 VTi" merkbaar harder werken dan de andere motoren, maar de prestaties zijn net voldoende. Omdat de kleine motor hard moet werken, is het door Peugeot beloofde verbruik minder makkelijk te realiseren dan met de grotere motoren.



Viercilinder

Zo is ook gereden met de traditionele 1.6 liter viercilinder benzinemotor. Deze toont minder karakter dan de driebilinder en doet z'n werk vrijwel onmerkbaar. De "1.6 VTi" (120 pk) is overal goed in en is ook sterk bij een laag toerental. Mede daarom viel het testverbruik met 5.4 liter per 100 km aangenaam laag uit.

Het enige nadeel van deze krachtbron is de versnellingsbak. Op de snelweg betekent 120 km/u in de vijfde versnelling 3.500 toeren per minuut en dat is te veel. Dit maakt de auto vermoeiend op de lange afstand. Deze motor vraagt om een zesbak, danwel een langere vijfde versnelling.

Diesel

De fijnste motor, maar ook de duurste, is de 1.6 liter diesel (115 pk). De "1.6 e-HDi" is overduidelijk aan alle kanten "getemd" om het verbruik te verlagen, maar levert van nature zo veel vermogen dat de prestaties desondanks prima zijn. Bij een laag toerental is de zelfontbrander sterk en soepel, bij een hoog toerental kan deze leeuw stevig doorbijten.

Mede dankzij het prima functionerende stop/start-systeem, de schakelindicator en de boordcomputer bleef het testverbruik aangenaam laag met 4.6 liter per 100 km.

Weggedrag

Met name met de lichtere motoren, is goed merkbaar dat Peugeot veel werk heeft gemaakt van gewichtsreductie (de Peugeot 208 is gemiddeld 110 kg lichter dan een vergelijkbare 207). Dat maakt de 208 wendbaar en bovendien veiliger, want een lichte auto is makkelijker tot stilstand te brengen.

De wegligging is goed en veilig, zoals mag worden verwacht van een auto van deze generatie. Het onderstel is niet te hard en niet te zacht, maar zo afgestemd dat de auto een grote groep kopers zal aanspreken. Het is uiteindelijk de combinatie van factoren die de 208 echt bijzonder maakt om te rijden. Het begint met de bijzondere zithouding en het kleine stuurwiel en wordt verder ingevuld met verdienstelijke prestaties en een levendig weggedrag.



Conclusie

Is Peugeot er in geslaagd om een compacte, betaalbare auto op de markt te brengen die desondanks vernieuwend en zelfs begerlijk is? Ja, zeker! Bovendien heeft Peugeot zich niet beperkt tot alleen het uiterlijk of alleen de techniek. Nog knapper is, dat Peugeot de auto een uitgesproken karakter weet te geven, zonder zich te vervreemden van de klant.

Uiteraard is het wel het innemende uiterlijk waarmee de 208 in eerste instantie weet te charmeren. Voor een auto in dit segment heeft de 208 uitzonderlijk veel charisma. Het interieur is niet alleen mooi, maar ook vernieuwend. De bijzondere zithouding maakt het rijden met de 208 al bijzonder, de uitrusting doet de rest. De motoren zijn allemaal prima, waarbij de driecilinder een speciale vermelding verdient. De term "Régénération" is geen lege huls, maar juist perfect gekozen door Peugeot. ■



Specificaties

Peugeot 208 1.6 e-HDi (115 pk) Allure

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	396 x 174 x 146 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1.050 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.150 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	311 l
Bandenmaat	195/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1560 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	115 pk @ 3600 tpm
Koppel	270 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	3,8 l / 100 km
Verbruik stad	4,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 21.750,-
Prijs instapmodel	€ 16.440,-