



Peugeot e-208

Klein maar verfijnd

Rij-impressie | Een elektrische auto wordt gekocht om... de elektrische aandrijving! Dat ligt voor de hand, maar het brengt wel een uitdaging met zich mee. Omdat alles om de techniek draait, is het belangrijk om continu actueel te blijven. Voor modeljaar 2024 is de Peugeot e-208 daarom voorzien van een nieuwe elektrische aandrijflijn.

De Peugeot 208 is leverbaar met een benzine-, diesel- en elektromotor. Peugeot wil elektrische auto's niet de uitstraling van een ufo geven en daarom is het uiterlijk ongeacht de aandrijving vrijwel gelijk. Het enige verschil zit in de grille, die voor de elektrische variant gesloten is omdat geen luchttoevoer nodig is en zo de stroomlijn verbetert. Voor modeljaar 2024 is de vormgeving wél aangepast. Onder de koplampen zijn nu drie "leeuwen klauwen" te vinden, verwijzend naar het logo met de leeuw. Voorheen had de 208 slechts één klauw onder iedere koplamp. Ook in het achterlicht zijn drie lijnen opgenomen die verwijzen naar die klauwen.

"De aandrijflijn van de elektrisch aangedreven e-208 is sterker en zuiniger geworden, met een grotere actieradius als bijkomstigheid"



De 208 wordt standaard geleverd in het geel en voor modeljaar 2024 is die kleur meer groen en minder goud geworden. Echter, de nieuwe kleur was niet beschikbaar voor de fotosessie en daarom is gekozen voor de blauwe lak die de 208 nog steeds ontzettend goed staat.

Interieur: i-Cockpit

Net als bij iedere andere nieuwe Peugeot is het interieur strak vormgegeven, waarbij een uitgeknipte combinatie van kleuren en texturen voor een fraaie uitstraling zorgt. Het punt waarop Peugeot zich het meeste onderscheidt is echter de "i-Cockpit". Deze dwingt de bestuurder in een actieve houding middels een klein en laag geplaatst stuurwiel, alsof dit een racewagen is.



Alhoewel de zithouding heel anders is dan in andere compacte auto's, zijn de ruimte voor- en achterin gemiddeld. Voorin biedt de 208 ruim voldoende hoofd- en beenruimte. Achterin is alleen voldoende plek voor volwassenen als de bestuurder en bijrijder iets inschikken.

Omdat het stuurwiel zo klein is, staan de klokken op de stuurkolom in het blikveld van de bestuurder. In de testauto bestaan die klokken uit twee achter elkaar geplaatste beeldschermen, waarvan het voorste transparant is. Op die manier kunnen essentiële gegevens vooraan worden getoond en minder belangrijke gegevens er achter. Dit ziet er bijzonder uit, maar heeft als nadeel dat de weergave iets minder scherp is dan de versie zonder 3D-effect

Ook het infotainment-systeem (audio, communicatie en navigatie) ziet er bijzonder uit dankzij de vele animaties. Dat is bij de eerste kennismaking met de auto heel mooi, maar wordt op de lange termijn hinderlijk omdat de gebruiker steeds moet wachten op alle speciale effecten. Niet alle functies worden bediend via het centrale beeldscherm. Net onder de luchtroosters is een reeks klassieke tuimelschakelaars te vinden voor onder andere de luchtcirculatie, portiervergrendeling en alarmlichten.

Elektrische auto

Recent heeft Peugeot de elektrische versie van de 308 geïntroduceerd, de e-308. Deze heeft een nieuwe elektrische aandrijflijn en die komt nu ook naar de e-208. De elektromotor is zowel sterker (was 136 pk, is

nu 156 pk) als zuiniger (was 15.5 kWh per 100 km, is nu 12 kWh per 100 km) en ook de regeleenheid is herzien. Een warmtepomp, speciale banden en een nieuwe eindoverbrenging moeten het verbruik mede verlagen. De batterij van de e-308 past fysiek niet in de e-208, maar Peugeot heeft wel kans gezien om de accu van de e-208 een iets grotere capaciteit te geven (was 50 kWh, is nu 51 kWh).



De combinatie van de zuinigere motor en de "grotere" accu zorgt voor een actieradius van ruim 400 km. Of dat goed of slecht nieuws is, hangt af van het gebruik. Wie thuis kan laden begint iedere dag met een volle batterij en heeft in de regel voldoende aan een veel kleiner bereik en kan dus kiezen voor een goedkopere elektrische auto. Wie op straat laadt en misschien niet iedere dag kan (bij)laden heeft juist wel baat bij de toegenomen accucapaciteit.

Peugeot gaat ervan uit dat de e-208 de eerste elektrische auto is voor de koper en om de overstap zo makkelijk mogelijk te maken benut de fabrikant niet alle mogelijkheden die elektrisch rijden biedt. Ondanks het toegenomen motorvermogen is de e-208 daarom nog steeds niet zo gretig of snel als sommige andere elektrische auto's, alhoewel de prestaties en de souplesse vele malen beter zijn dan die van de 208 met verbrandingsmotor.



De mogelijkheid om met één pedaal te rijden laat Peugeot vrijwel onbenut. Alle elektrische (en hybride) auto's kunnen bewegingsenergie omzetten in elektriciteit tijdens remmen en uitrollen. Peugeot doet dit nauwelijks omdat het te veel gewinning zou vragen. Alleen wanneer de sport-stand en "brake mode" tegelijk worden gekozen is de e-208 vlot en wordt de nodige energie teruggewonnen bij het loslaten van het stroompedaal. Echter, ook dan is de e-208 veel tammer dan veel andere elektrische auto's.

Op een bochtig parcours met veel stadsverkeer onder gematigde weersomstandigheden kwam het testverbruik uit op 15.1 kWh per 100 km. Dat is veel meer dan beloofd, maar nog altijd een keurige waarde voor een auto van deze omvang en met dit vermogen. De daadwerkelijke actieradius bedroeg tijdens de test 372 km.

Opladen kan met 11 kW bij een 3-fase lader. Onder ideale omstandigheden kan de e-208 met een snelheid van 100 kW laden bij een snellader.



Weggedrag

Het is bijna een standaardzin in een test van een Peugeot: de i-Cockpit is bepalend voor het weggedrag. Dankzij het kleine stuurwiel is een kleine polsbeweging voldoende voor een scherpe bocht en dat maakt de auto veel levendiger en alerter dan gemiddeld. Smaken verschillen natuurlijk, maar de Autozine-redactie zou alleen al vanwege de i-Cockpit voor een Peugeot kiezen.

Tenslotte

De vernieuwde e-208 en e-308 zijn kort na elkaar gereede.n. Daarbij valt op dat de onderlinge verschillen klein zijn, in het voordeel van de e-208. Uiteraard is de binnenruimte iets minder dan die van de e-308 en zorgt de kortere wielbasis voor iets minder rust op de lange afstand bij de e-208. Echter, het hoge gewicht en het lage zwaartepunt zijn bepalend voor het weggedrag en daarom zijn de verschillen in de rijeigenschappen en het comfort gering.

Conclusie

De Peugeot 208 is vernieuwd voor modeljaar 2024. Het front is opnieuw getekend voor een nog scherpere aanblik. De uitrusting is rijker geworden en het infotainment-systeem laat zich voortaan eenvoudiger bedienen. De aandrijflijn van de elektrisch aangedreven e-208 is sterker en zuiniger geworden, met een grotere actieradius als bijkomstigheid.

Het heeft allemaal tot gevolg dat het verschil tussen de compacte en middelgrote modellen van Peugeot kleiner is geworden. De ruimte en de wegligging blijven die van een compacte auto, maar de verfijning staat nu op een hoger niveau. ■



Specificaties

Peugeot e-208

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

406 x 175 x 143 cm
254 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.430 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

51 kWh
309/1106 l
205/45R17

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

156 pk @ 0 rpm
260 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8.2 sec.
150 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

14.20 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

422 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 35.300,-
€ 28.990,-