Bjorn Blokzijl
24 maart 2012

Weer een sterk nummer

In het B-segment is Peugeot al sinds jaar en dag een grote speler met de 200-serie. Het succesverhaal begon toen in 1983 de 205 op de markt kwam en er - tot dat hij opgevolgd werd door de 206 - ruim vijf miljoen van verkocht werden. Waar de 205 al opzien baarde met hoge verkoopcijfers, deed de 206 dat nog lichtjes over met bijna acht miljoen verkopen. De verwachtingen waren dan ook hoog gespannen bij de introductie van de voorlaatste auto, maar de 207 bleef duidelijk achter in de verkoopstatistieken en haalde nog niet de helft van wat zijn voorvader uit de jaren '80 van de vorige eeuw haalde. In Frankrijk hebben ze de afgelopen twee jaar niet stil gezeten om weer een sterk nummer - zoals de 205 gepromoot werd - op de markt te brengen die weer marktleider moet zijn in zijn segment. Het resultaat mag er zijn. Hoewel het design van de splinternieuwe 208 duidelijk verschilt met dat van het model wat hij aflost, de auto is direct te herkennen als een Peugeot. Heeft het Franse merk

weer de troef in handen om de concurrentie het nakijken te geven, of kan ook deze auto de successen uit het verleden niet evenaren? We zoeken het uit in het zuiden van Portugal, waar we reden met de 115 pk sterke e-HDi.

Een link naar het verleden

Zoals gezegd is er een grote stap gemaakt in het design ten opzichte van de ietwat behoudend vormgegeven 207. Strakke vormen, afgewisseld met mooie details zorgen ervoor dat er een indrukwekkend mooie auto staat, zonder daarbij over de top te zijn. Nu moet gezegd worden dat wij enkel de driedeurs uitvoering gereden hebben. Qua design is de vijfdeurs beduidend anders, voornamelijk van opzij gezien. Waar de vijfdeurs voorziet in een makkelijke instap achterin, is de driedeurs juist sportief gelijnd. Deze sportieve lijnen worden extra benadrukt door een chromen sierstrip die doorloopt in de C-stijl en een duidelijke verwijzing is naar de kunststoffen sierstripjes op de

Peugeot 205. Ook zijn de lijnen op de onderzijde van de portieren van de driedeurs versie wat dikker aangezet en is de vorm van de achterste zijruit beduidend anders. Aan de voorzijde zijn beide carrosserievarianten voornamelijk gelijk. Een grote grille zoals bij zijn voorganger ontbreekt, maar daarvoor in de plaats is een zwevende grille geplaatst, geflankeerd door spits vormgegeven koplampunits. Peugeots leeuw ligt op de motorkap en net als bij de 308 en 508 staat de merknaam op een verchroomd plaatje in de grille. Grote 17 inch velgen maken het sportieve plaatje compleet.

Nieuwe benchmark

Waar zijn voorgangers niet uitblonken in kwaliteit en design van het binnenste, doet de 208 dit duidelijk wel. Direct bij het binnenstappen van de auto valt het bijzondere ontwerp op. Al is het dashboard niet alledaags vormgegeven, het stuurwiel slaat alles. Een vorm zoals dit zijn we nog nooit tegengekomen. Afgeplatte onderzijden zijn al

behoorlijk gemeengoed, maar een ovaal, klein stuur zoals in de 208 is een unicum. Nu komen mooi vormgegeven interieurs ook in dit segment vaker voor, maar de combinatie met een hoogwaardige afwerking zoals in Peugeots nieuwste hebben we niet eerder gezien. Omdat we reden in een auto in de Allure-uitvoering is het dashboard deels bekleed met leer en zijn het stuurwiel, de ventilatieroosters en de handgrepen in de portieren afgewerkt met een parelmoerachtige glimmende lak. Ook beschikt deze uitvoering over een automatische airconditioning, navigatie, stoelverwarming en twee usb-aansluitingen voor een mp3-speler of een memorystick. Het navigatie- en audiosysteem laat zich bedienen door middel van drie knoppen en een touchscreen. Hoewel de opzet van het systeem wat gewenning vraagt, is de bediening eenvoudig en kunnen er zelfs apps geÃ¯nstalleerd worden om meer informatie te verkrijgen. Daarbij biedt de standaard geluidsinstallatie een mooi geluid, voor zowel de hoge als de lage tonen. Een nadeel van de plaatsing van de klokkenwinkel bovenop het dashboard is het feit dat langere mensen door de bovenste rand van het stuurwiel de onderzijde van de meters niet kunnen aflezen. Al was de bestuurder met 1.89 meter niet extreem lang, aflezen dat je 30 km/u rijdt is niet mogelijk bij een comfortabel ingestelde zitpositie. Het stuurwiel is in hoogte verstelbaar en het iets lager zetten hiervan lost het probleem op, maar dan is de zitpositie wel wat minder prettig.

Op dieet geweest

Vanaf de 205 tot de 207 werd de auto steeds groter en zwaarder. Tussen de 207 en de 205 zit zelfs een verschil van 280 kilo in het nadeel van de ruim vier meter lange 207. Deze trend zet zich niet door in de nieuwste telg van de familie. Liefst 120 kilogram is er bespaard door dunnere en lichtere materialen te gebruiken en de auto niet meer te laten groeien maar zelfs met zeven centimeter te verkleinen. Dit gewichtsverlies komt niet alleen ten goede aan het weggedrag, maar ook de acceleratie verloopt vlotter, de remweg is korter en het verbruik is lager. Daarnaast hebben de knappe koppen van Peugeot eens goed gekeken naar de ophanging en het stuurgedrag en hebben een onderstel ontwikkeld die de auto als een blok op de weg laat liggen, zowel in rechte lijn als ook in een snelgenomen bocht. Het gevoel in het stuurwiel is prettig, al is dit rond de middenstand wat minder. Dit euvel lijkt het gevolg te zijn van de grote velgen, want tijdens een ritje met een auto met kleinere velgen bleek het stuurgevoel over de hele

linie strak en vol gevoel.

Snel en zuinig

Onlangs testten we de 1.6 e-HDi in de grotere 508. In de 208 heeft deze motor een heel ander karakter dan bij zijn grotere broer. Mede door de prettig schakelende zesversnellingsbak en het lage gewicht is de auto bovengemiddeld snel en laat de uitlaat zelfs een snerpend, sportief geluid horen bij acceleratie. Bij constante snelheden blijft het geluid echter op de achtergrond en volgens de boordcomputer blijft het verbruik laag. Een realistisch praktijkverbruik was - mede door de steile hellingen in het Portugese land - niet meetbaar, maar de fabrieksopgave van 3.8 liter per 100 km lijkt ons in het vlakke Nederland benaderbaar. Helaas komt de 1.6 e-HDi niet in aanmerking voor de 14% bijtellingscategorie, maar de 208 1.4 e-HDi met 68pk doet dit wel, ook na 1 juli aanstaande. Tijdens een kort ritje met deze motor - in combinatie met de 2Tronic

gerobotiseerde versnellingsbak - blijken de veertig paarden minder de auto niet onaangenaam traag te maken en zeker voor de Nederlandse wegen biedt deze motor voldoende vermogen om lekker mee te komen met het verkeer.

Succesnummer

Om van de 208 een succesvolle auto te maken zijn de ontwerpers en engineers van Peugeot niet over Ã©Ã©n nacht ijs gegaan. Zowel het exterieur, interieur en weggedrag zijn naar een hoger plan getild ten opzichte van zijn voorgangers, waarbij de prijs - mede door de zuinige motoren - onder het niveau van de 207 is komen te liggen. Vooral de hoogwaardige afwerking van het interieur, de puike wegligging en de fijne motoren geven de auto een sterke concurrentiepositie. Om de concurrentie te lijf te gaan heeft de 208 dus genoeg troeven aan boord om weer marktleider te worden in zijn segment en zo een waardige opvolger te zijn van zijn voorouders.

Plus

+ Strak design voor interieur en exterieur
+ Kwieke motor
+ Puike wegligging

Min

- Ruimte achterin
- Stevige demping door grote velgen