



Martijn Verhoef
10 oktober 2019

Eerste kennismaking

Recent reden we de vernieuwde Renault Zoe. Een auto die alweer toe is aan een tweede fase, terwijl het eerste type jarenlang het rijk alleen had. Inmiddels staan er andere fabrikanten klaar om de alleenheerschappij van de Zoe te doorbreken. Eén van die merken is Peugeot, dat met een geëlektrificeerde 208 vol de aanval opent. De aanpak is anders dan bij Renault: niet een apart model, maar een B-segmenter die bijna niet van de versie met verbrandingsmotor is te onderscheiden. Peugeot heeft al jarenlange ervaring met elektrische voertuigen, waar de e-208 als eerste serieuze EV de vruchten van plukt. Wij maakten alvast kennis met de milieuvriendelijke hatchback, om te onderzoeken of de jarenlange ontwikkeling resulteert in een goed eindproduct.



Zoek de verschillen

Zoals vermeld is de e-208 bijna niet van zijn broertjes met verbrandingsmotor te onderscheiden. Het ontwerp van een auto is namelijk een zeer belangrijk aankoopargument. De Fransen hebben liever dat je bewust kiest voor het model en pas later ontdekt welke krachtbron bij je past. In de Nederlandse realiteit met het bijtellingslandschap en diesilverkettering gaat die theorie wellicht niet op, maar feit blijft dat de 208 in zo goed als ongewijzigde vorm leverbaar is met benzinemotoren, een dieselmotor en de geteste elektrische variant. Zijn er dan helemaal geen verschillen? Zeker wel en die vallen al op bij de neus van de auto. Alleen bij de e-208 komt de carrosseriekleur terug in de lamellen van de grille. Daarnaast zijn in het Peugeot-logo groene accenten verwerkt. Op de C-stijl prijkt een E, waaraan je de elektrische variant waarschijnlijk het snelst herkent. Achterop prijkt de aanduiding 'GT' op de testauto. Naast de Allure is dit de uitvoering waarin je de e-208 kunt krijgen. De GT profiteert ten opzichte van de Allure van zwarte omlijstingen van de wielkasten, spiegels en ramen. Daarnaast zijn de wielen een stuk groter en beschik je standaard over full-led koplampen. De Allure houdt het bij led-dagrijverlichting en achterlichten

die gebruikmaken van dezelfde techniek.



3D-cockpit

Ook vanbinnen zijn de verschillen met de benzine- en dieselvesies minimaal. Standaard beschikt de auto over de i-Cockpit met 3D-zicht, terwijl je bij andere versies hiervoor moet bijbetalen. Zaken als snelheid, rijbereik en navigatie-instructies worden in 3D geprojecteerd voor de bestuurder. Omdat er bij veel handelingen, zoals het veranderen van informatiescherm en het instellen van de actieve cruise control, een animatie geprogrammeerd staat, duurt het wel relatief lang voordat de veranderingen op het scherm getoond worden. Je moet ook de tijd nemen om een geschikte zitpositie te bemachtigen.

Voor je gevoel stel je het stuur wat lager in dan je normaal zou doen om maar goed zicht op de i-Cockpit te houden. Toch voelt de uiteindelijke zithouding niet onnatuurlijk en mede door het afgeplatte stuur krijg je alle informatie van het projectiescherm mee. Op het centrale touchscreen kun je specifieke informatie over de elektrische

Peugeot e-208^{EV} 136 GT

aandrijving opvragen, maar bijvoorbeeld ook het uitgesteld opladen instellen en de auto op een bepaald tijdstip laten voorverwarmen en koelen. Met een applicatie op de smartphone is dit eventueel ook van verder af te programmeren. Op de middenconsole kun je de auto met een schakelaar in verschillende rijmodi zetten, terwijl je met de versnellingspook het regeneratieve remgedrag kunt beïnvloeden.

Bijzonder is dat de e-208 geen binnenruimte in hoeft te leveren voor het plaatsen van de batterijen en de elektromotor. Vanaf de eerste fase in het ontwerpproces werd rekening gehouden met een elektrische versie, zodat zowel de kofferbak als de zitruimte niet onderdoen voor die van de benzine- en dieserversies.



Geen rigoureuze veranderingen

Hoewel het merk eerder al met een elektrische 106 en de verkoop van de iOn (gelijkwaardig aan de Mitsubishi i-MieV) al ervaring opdeed met elektrische personenauto's, is de e-208 de eerste EV waarvoor geen compromissen lijken te zijn gesloten. De auto heeft niet ingeboet aan binnenruimte en ziet er uit als een 'gewone'

Peugeot e-208^{EV} 136 GT

B-segment. De handelingen voor de bestuurder zijn vanaf de start hetzelfde als bij de benzineversie met automaat, namelijk de startknop indrukken en de auto met het fraaie pookje in de versnelling zetten. Voor veel kopers zal de e-208 hun eerste elektrische auto zijn en daarom wordt er behalve de krachtbron niet rigoureus getornd aan de basisbegrippen van het autorijden.

Qua rijden onderscheidt de e-208 zich natuurlijk wel op een positieve manier. Gemakkelijk en in alle rust breng je de Peugeot op snelheid. Je kunt de acceleratie eenvoudig doseren, zodat de auto nergens onrustig aanvoelt en je geen last hebt van slippende voorwielen. Als het moet heb je de directe beschikking over 260 Nm en 136 pk, waarmee de ruim 1.500 kg zware hatchback toch nog moeiteloos versnelt.



Kort maar krachtig

We krijgen zo'n 30 minuten met een e-208 uit de voorserie, omdat de productie van het model pas eind dit jaar start en de wagen in maart 2020 voor het eerst bij de dealers staat. Toch is de isolatie al goed op orde en worden windgeruis en bandengerol

voldoende buitengehouden. Op een licht variërend parcours van binnen- en buitenwegen kunnen we de Peugeot testen en het valt op dat de auto goed zijn mannetje staat. De wagen is koersvast en door het lage zwaartepunt - de accu's liggen onder de vloer - komt de e-208 verrassend snel de bochten door. Om het hogere gewicht niet veel invloed te laten hebben op het rijgedrag is het onderstel wel vrij stevig gedempt. Korte oneffenheden worden nadrukkelijk doorgegeven in de cabine, maar door de sportieve vering is er van overhellen in ieder geval niet snel sprake en wordt het gewicht keurig gemaskeerd. De auto stuurt ook nog eens behoorlijk direct, zodat alle aspecten voor een sportieve rit in het pakket lijken te zitten. Een snelle acceleratie naar de 100 km/h, directe besturing en een goede wegligging zijn ingrediënten die goed bij een GT passen. Daarnaast is een GT natuurlijk de ideale reisgezel voor de lange afstanden, iets waar de e-208 met een WLTP rijbereik van 340 kilometer ook best geschikt voor lijkt te zijn.

Door van rijmodus te veranderen kun je niet alleen het rijgedrag beïnvloeden, maar ook je rijbereik. In Eco is de auto minder gretig, omdat het vermogen wordt teruggeschroefd. In Sport weet de auto juist veel happiger te reageren op commando's met het stroompedaal. Bovendien kun je door het remniveau aan te passen met de versnellingspook flink afremmen op de motor. De energie die daarbij vrijkomt wordt weer gebruikt om het accupakket te vullen en bovendien gebruik je de remmen zo veel minder. Het systeem gaat echter niet zo ver als Nissan's e-Pedal. De auto wordt namelijk niet volledig tot stilstand gebracht en het rempedaal blijft dus nodig.

Het laden kan gemakkelijk bij een stopcontact, laadpaal of snellaadstation. Bij die laatste optie is de auto in 30 minuten weer zo'n 80 procent volgeladen en dus weer goed voor honderden kilometers.

Onze eerste kennismaking was te kort om iets zinnigs over het praktijkverbruik te vertellen en bovendien gaf de software in de voorserie testauto een niet erg betrouwbaar beeld. We zullen in Nederland langer op pad moeten om dit te testen en dat vinden we helemaal geen straf.



De vooruitzichten

We noemden de Renault Zoe natuurlijk als concurrent, maar een net zo grote bedreiging lijkt uit de eigen gelederen te komen. De Corsa-E volgt slechts enkele weken later zijn weg naar de showroom en wordt flink goedkoper aangeboden. Waar de prijzen van de e-208 beginnen bij zo'n 35 mille voor de Allure, weet Opel een vanafprijs van 31.000 euro te bieden. Die prijs geldt dan wel voor het instapmodel, dat bovendien flink later op de markt komt. Qua uitrusting en afwerking wordt de e-208 bewust op een hogere trede geplaatst en dat heeft nu eenmaal een hogere aanschafprijs als gevolg.

Met de Allure beschik je over led-dagrijverlichting, climate control met voorverwarming en koeling, automatisch dimmende binnenspiegel en een achteruitrijcamera met parkeersensoren. De GT voegt daar onder meer de kenmerkende led-koplampen aan toe, samen met speciale bekleding en stoelverwarming. Het vermogen en accupakket is bij beide uitvoeringen hetzelfde. De GT is met 38.050 euro flink aan de prijs, hoewel dat prijsverschil zich vertaalt in een hogere netto bijtelling van nog geen twee tientjes



Peugeot e-208^{EV 136 GT}

per maand extra ten opzichte van de Allure of een Corsa-E Launch Edition.

Peugeot weet met de e-208 een fijn rijdende en compleet uitgeruste hatchback neer te zetten, die zich qua ontwerp ook erg onderscheidt. De auto moet zo'n 20 procent van de totale verkopen van de 208-familie voor zijn rekening gaan nemen, maar gelet op het financiële voordeel dat je als zakelijke rijder voorlopig nog hebt, moet dat wel goed gaan komen.

Plus

- + Dynamisch en gerieflijk
- + Snel weer op te laden
- + Mooi interieur

Min

- Geen e-pedal
- Bij vlagen stoterig onderstel