



Dirk-Jan Dalhuisen
14 februari 2013

Hol van de leeuw

Het compacte segment voelt voor Peugeot al drie decennia lang als een warm bad. De ene kaskraker volgde de ander op en zo boekten de Fransen succes op succes. Door de jaren heen betraden veel concurrenten het hol van de leeuw dan ook met de staart tussen de benen. De onlangs met pensioen gestuurde 207 kon die successen niet evenaren, maar van z'n opvolger wordt weer veel verwacht. Tijdens een uitgebreide rijtest mag de jonge Peugeot zich bewijzen.



Speels

De eerste lichting 208'en rijdt inmiddels al even rond en het moet gezegd: saaier is het straatbeeld er allerminst op geworden. Alleen al het verdwijnen van de grote, gapende 207-muil kun je gerust een schot in de roos noemen. Opvallend is verder dat de 208 zeven centimeter korter werd dan z'n voorloper. Dankzij z'n kleine overhangen oogt 'ie meteen een stuk evenwichtiger en wat verder opvalt, is dat het speelse van de 206 weer helemaal terug is.

Voorals dreedeurs ziet de compacte Fransoos er geslaagd uit, al hoeft de vijfdeurs zich ook zeker niet te schamen voor z'n voorkomen. Want op tekengerei is niet bezuinigd, zoveel is wel duidelijk als je om de auto heen loopt. Scherpe vouwen, speelse rondingen en een aantal geinige details her en der - neem bijvoorbeeld de opvallende 'hapjes' uit de C-stijl en de achterlichten - wisselen elkaar af. Zelfs op



Peugeot 208 1.0 VTi Active

eenvoudige 15 inch lichtmetalen velgen een uitermate kek karretje om te zien, die 208.



Blikvanger

Het dashboard in de 208 ziet er zelfs futuristisch uit. Vooral het compacte stuurwiel eist meteen de aandacht op. Z'n dikke rand pakt lekker vast, maar blokkeert - afhankelijk van de zitpositie - helaas wel het zicht op de tellers en is daardoor ook een blikvanger in de letterlijke zin van het woord. Beter zijn we te spreken over de aansturing van de multimedia. Vanaf de Active-uitvoering krijg je een centraal touchscreen waarmee je de radio en de optionele navigatie bedient en die ook fungeert als boordcomputer. Werkt allemaal kinderlijk eenvoudig.

Ergonomisch steekt de tegenhanger van kaskrakers als de Polo, Clio en Fiesta voldoende doordacht in elkaar. De zitpositie is weliswaar wat aan de hoge kant, maar



Peugeot 208 1.0 VTi Active

de stoelen bieden voldoende ondersteuning en ook op het gebied van afwerking en materiaalgebruik heeft de 208 z'n zaakjes keurig voor elkaar. Helaas valt het ruimteaanbod op de achterbank wel wat tegen. Weliswaar is 'ie iets ruimer dan de 207, die op dit gebied bepaald geen topper was, maar ook achterin de 208 zit je als volwassene nog altijd niet voor je plezier.



Less is more

Gelukkig hebben de kleinere afmetingen ook een positieve keerzijde. De 208 heeft een streng dieet gevolgd en legt gemiddeld een respectabele 110 kg (tot zelfs 173 kg!) minder in de schaal dan z'n voorganger. Dat gewichtsverlies betaalt zich vooral uit in bochten. Het kleine 'kartstuurkje' ziet er niet alleen uitnodigend uit, het maakt z'n pretenties ook nog eens waar. Voor Peugeot-begrippen stuurt de 208 best zwaar - zij het niet in die mate dat je met spierpijn uitstapt - en aan precisie ontbreekt 't de Peus



Peugeot 208 1.0 VTi Active

evenmin. Wel zouden de Fransen er goed aan doen om nog eens naar het schakelgevoel te kijken.

De gewichtsreductie vertaalt zich niet alleen in lichtvoetige, maar ook in koersvaste rijeigenschappen. Het onderstel kent een aangename balans: de 208 is comfortabel, zonder ook maar in de buurt te komen van de zompige, weke Franse zweverigheid van weleer. Sterker nog: op korte oneffenheden reageert de 208 zelfs iets onrustiger dan je eigenlijk zou willen. Daar staat tegenover dat de Fransoos wel mooi neutraal de bocht door gaat. Bochten aanvallen doe je met de 208 nu ook weer niet, maar dat ligt meer aan de motor die onze testauto aandrijft. Voor de op stapel staande 208 GTI belooft het evenwichtige onderstel in ieder geval veel goeds...



Bergen verzetten



Peugeot 208 1.0 VTi Active

Het atmosferische blokje in onze testauto - 68 pk sterk en met z'n inhoud van een liter zo groot als een pak vla - zit precies aan de andere kant van het 208-gamma.

Overlopen van vermogen en trekkracht doet de kort geleden toegevoegde driepitter sowieso niet, maar met een leeggewicht van nog geen 1.000 kg hoeft 'ie ook geen bergen te verzetten. Hoewel een turbo ontbreekt, voelt de 1 liter nog best levendig aan ook. Een lekker vlot ding dus? Helaas niet: de sprint van 0 tot 100 neemt bijvoorbeeld een teleurstellende veertien seconden in beslag.

Een rustige rijstijl is met klem geboden bij deze MRB-vrije instap-208, want even snel je voorligger inhalen gaat niet zonder slag of stoot. Daarvoor ontbreekt het de 1.0 simpelweg aan de vermogensbuffers waarin de 14 pk sterkere 1.2 VTi mogelijk wél voorziet. Geen schande, want verder doet de motor z'n werk naar behoren. Op lagere snelheden is de basis-208 best zuinig - 1 op 20 is zonder al te veel moeite haalbaar - en wie de snelheidsmeter onder de 100 km/h houdt, hoeft zich evenmin te storen aan een overdosis motorherrie.

Dat verandert zodra je de snelweg opzoekt. Bij snelheden van 120 km/h draait de motor in z'n vijfde en hoogste versnelling een stevige 4.000 rpm en dan vraag je je toch af wat de heren technici ervan weerhouden heeft om de driecilinder aan een zesbak te koppelen. Zo'n extra verzet bevordert niet alleen de rust aan boord, maar kan ook het verbruik wat verder drukken. Wie de 208 nu de snelweg opstuurt, helpt het gunstige verbruik in een handomdraai om zeep: bij 120 km/h geeft de boordcomputer zo'n 1 op 16 aan dat bereik daalt met nog eens vier kilometer per liter benzine wanneer je 130 rijdt.



Peugeot 208 1.0 VTi Active



DÃ©jÃ vu

In een segment waarin de concurrentie moordend is, kun je maar beter goed voor de dag komen. Dat heeft Peugeot gelukkig goed begrepen. Optisch doet de 208 speels, maar volwassen aan en ook technisch zit de Fransman goed in elkaar. Het onderstel is goed uitgebalanceerd, al worden korte oneffenheden soms wel erg stug verwerkt. Motorisch voldoet de 1.0, maar ook niet meer dan dat. Wie graag een beetje doorrijdt, kan voor net dat beetje mÃ©r beter even doorsparen voor de 1.200 euro duurdere 1.2 VTi. Belangrijk verschil met de 1.0 is dat je die 1.2 ook in de luxe Allure-uitvoering kunt bestellen.

De Ã©nliter is als Active al op z'n duurst, maar ook dan zit 'ie al goed in z'n spulletjes. Met de uitrusting zit het dus wel snor, maar wat we wel missen is een zesde versnelling. Die zou snelwegritten een stuk aangener maken en vooral het flinke



Peugeot 208 1.0 VTi Active

verbruik wat kunnen drukken. In dat opzicht biedt de 1.2 geen meerwaarde, want ook die motor moet het zonder zesde verzet stellen. Blijft overeind dat de succesvolle 206 in de 208 eindelijk de opvolger heeft gekregen die 'ie verdient. Want hoewel de 207 helemaal geen verkeerde auto was, kunnen we 'm na een paar dagen 208 missen als kiespijn.

Plus

- + Volwassen, speelse uitstraling
- + Rijeigenschappen
- + Standaarduitrusting

Min

- Luidruchtig en onzuinig op snelweg
- Ruimte achterin
- Verwerking korte oneffenheden