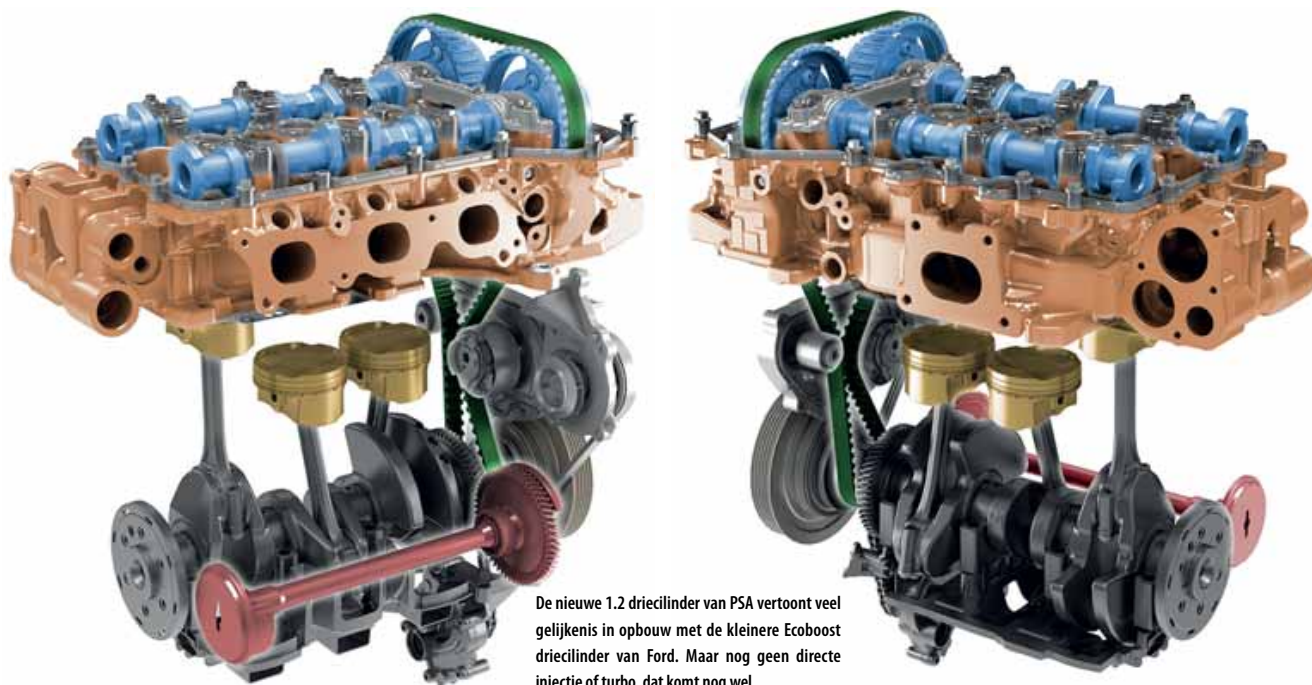


Peugeot gooit roer rigourens om

Back to the future met de 208

Ooit was Peugeot een merk dat lichtvoetige auto's als de 205 bouwde. Opvolgende generaties zijn weliswaar aanzienlijk verfijnder geworden, maar lijden ook aan de welvaarts kwaal 'zwaarlijvigheid'. Zodat op papier lekker gespierde versies in de praktijk niet echt spectaculair rijden. Goed nieuws: oude tijden lijken te herleven. De nieuwe 208 is lichter, kleiner, leuker en – ook nooit weg – technisch interessant.



De nieuwe 1.2 driecilinder van PSA vertoont veel gelijkens in opbouw met de kleinere EcoBoost driecilinder van Ford. Maar nog geen directe injectie of turbo, dat komt nog wel.

Vroeger was alles beter. Maar niet heus. Liefhebbers denken zwijmelend terug aan de tijd dat Peugeot furore maakte in de rallywereld. Maar ook met een Peugeot 205 GTI kwam je weinig tekort. Achtereenvolgende '200-generaties' werden geraffineerder maar helaas wel steeds zwaarder. Soms zelfs zodanig dat de levensvreugde er uit werd gewrongen. Zo herinneren we ons de tweeliter 307 GT ondanks een karrevracht pk's als een auto die aandoet alsof de achterbank vol zandzakken ligt.

Kennelijk is het kwartje nu ook aan de Avenue de la Grand Armée gevallen. Bij de lancering van de 208 gooit Peugeot het roer om. De nieuwe driecilinder benzinemotor doet aan de 205-tijden denken, met name de 1.2 versie met 60 kW. De eenliter variant is namelijk wel erg bescheiden

en speelt ook geen grote rol in de toekomstplannen. Daarover zo meteen méér.

Afslankkuur

Het is duidelijk dat de 208 de belangrijkste auto is die Peugeot in zijn portfolio heeft. Het B-segment beslaat ruim 30 procent van de Europese verkopen. Maar sinds de introductie van de 205 in '83 is er in de markt en met name in dit segment veel veranderd. Destijds had Peugeot natuurlijk ook met enige concurrentie te maken, maar nu zijn dat er liefst 27. Peugeot heeft meer dan 15 miljoen stuks in de '200-serie' verkocht, maar als je het 'jaar op jaar' bekijkt, valt op dat het inderdaad steeds lastiger voor ze wordt.

Daarom trekken de Fransen weliswaar het traditionele blik dieselmotoren open – omdat die nu

eenmaal veel worden verkocht – maar ze gooien het roer in alle andere opzichten om. "Ooit heeft iedereen wel in zo'n auto gereden en we willen daar op inhaken. Doelen zijn bijvoorbeeld het terugwinnen van vrouwelijke kopers en de harten van 'tweede auto' bezitters winnen." Daarom werd een compleet nieuwe auto ontwikkeld die door een veel kortere overhang vóór zeven centimeter korter is, en weer onder de vier meter duikt (396 centimeter). Gek genoeg blijft het interieur verrassend ruim, kun je achterin best aardig zitten (plus 5 centimeter beenruimte) en past er ook 15 liter meer bagage in (285 liter VDA), vergeleken met de 207. Met afstand het meest opvallende aan de innovatie is het teruggeschroefde gewicht.

"Bij de voorgaande generatiestappen was het plus



Met aparte details is de driedeurs 208 een leuke auto geworden, met 1.2-motor leverbaar vanaf € 13.995,-.

94 en plus 186 kilo, maar deze keer wordt de auto juist 110 kilo en meer lichter."

208 gaat ook online

In de nieuwe driecilinderversies loopt dat zelfs op tot 173 kilogram besparing, zodat de 208 lijn begint bij een auto van 975 kilogram. Oude tijden herleven! Die winst wordt onder andere geboekt met een lichtmetalen crashbox voor, VHSS- en UHSS plaatstaal, een kleiner voorframe, en geluidsisolatie bij de bron – de motor. Dat het laatste niet altijd voldoende is blijkt uit het feit dat in de duurste uitvoering extra geluidsisolatie zit. Het design is al even doortastend aangepakt. Er zijn bij 'project A9' twee opmerkelijk sterk verschillende auto's als drie- en vijfdeurs ontwikkeld. Waarbij met name de eerste door accenten aan

het koetswerk een virtueel snoepje is. Ook van binnen veel nieuws. Daar valt op dat er een heel klein stuurwiel in zit. Dat schept ruimte om de instrumenten boven het stuur te plaatsen. Op dezelfde hoogte als het in bijna alle versies standaard aanraakbeeldscherm. Peugeot start binnenkort overigens in eigen beheer met een connected service via een ingebouwde telefoon-datachip. Mèt App-winkel. Dat zal ook voor ons land beschikbaar zijn en werkt dan zonder meer-kosten in zeventien landen.

Driepitter ontwikkelt nog verder

Ondanks alle gewichtsreductie houden de meeste door ons gereden versies toch iets van dat karakter dat er in de loop der jaren is ingeslopen. De '14 procent' dieselmotor lijkt in combinatie met een

automaat zelfs op slaaptabletjes te sabbelen. Zelden hebben we zo'n traag schakelende auto-maat gereden!

Het goede nieuws is dat Peugeot met de 1.2 driecilinder helemaal klaar is voor de toekomst. Daarvan gaan ook Citroën en Opel profiteren. Want reken maar dat de nieuwe Peugeot aandeelhouder dáár met smart op wacht. "Hij weegt naast vergelijkbare klassieke viercilinders 25 kilo minder en heeft een 30 procent lagere draaiweerstand. Verbruik en dus CO₂: min 25 procent."

Dat vertaalt zich in verrassend levendige rijeigenschappen, een aangename roffel uit het vooronder en – hoe is het mogelijk! – een ouderwets lichtvoetig karakter. Al wat ontbreekt is een portie extra kracht van onder uit, dat zit nog in het vat. Het technisch recept volgt een beetje de trend zoals die al bij Ford en dergelijke is ingezet. Maar dan nog wat verder doorgetrokken. Ook hier ligt de krukas niet recht onder het hart van de boringen. Veel onderdelen kunnen daardoor volgens specialist Pierre Yves Etienney lichter worden uitgevoerd. De piekbelasting ligt lager. We noteren verder: een cilinderkop met geïntegreerde uitlaat, waterpomp en motorophangpunt. Peugeot kiest in de 1.2 wèl voor een balansas. Hij heeft ook een andere boring en slag dan de 1.0 versie.

De tuimelaars, zuigerveren en pistonpenen zijn gecoat met 'diamantheerde carboncoating' en de getande primaire aandrijfriem werkt in een oliemist. De ontsteking is afgestemd op een hoge mate van gerecirculeerd uitlaatgas. Stevige vonk dus. Gek genoeg staat tegenover een variabele timing van in- en uitlaatkleppen juist relatief klassieke techniek voor de inspuiting, gewoon in de inlaatkanalen. Een startstop-systeem ontbreekt nog.

"Dat laat ruimte voor volgende stappen en veel zuiniger motoren. Een startstopversie komt later dit jaar, in 2013 komt een versie met turbo en directe inspuiting. In beide gevallen nemen verbruik en uitstoot significant af. De Nederlandse 1.2 zit nu op 102 gram."



De driecilinder is mooi licht en compact. Net als bij Ford is een 'natte' distributieriem toegepast, die olievlodop zit zelfs op de kast van deze riem.



Het nieuwe bedieningsconcept van Peugeot, met hooggeplaatste meters en beeldscherm bovenop de middenconsole, vereist een opvallend klein stuurwielkje.