



Peugeot 108 1.0 e-VTi Allure TOP!



Bjorn Blokzijl
9 augustus 2014

Never change a winning team

De naam Alf Ramsey zal bij weinigen een belletje doen rinkelen. Zijn uitspraak "Never change a winning team" klinkt al een stuk bekender. Met de gedachte van de Engelse oud-bondscoach is Peugeot weer de samenwerking aangegaan met Toyota en PSA-concerngenoot Citroën bij de ontwikkeling van een A-segmenter. De 108 heeft de zware taak om het grote succes van de 107 te evenaren. Bij Peugeot leidde de modelopvolging tot een andere naam, bij Toyota en Citroën bleven de namen respectievelijk Aygo en C1. Dat is echter niet het enige verschil tussen de drie auto's.



Peugeot 108 1.0 e-VTi Allure TOP!



Blits doch bescheiden

In de basis zijn alle drie auto's gelijk: dezelfde driecilindermotor, hetzelfde onderstel en een voor 99% identiek binnenste. Voor de buitenzijde kreeg elke fabrikant de vrije hand. Vooral de Toyota Aygo heeft een compleet ander design dan de andere twee. Met zijn strakke lijnen en de contrasterende 'X' op de neus zou je niet zeggen dat hij familie is van beide Fransen. Bij de laatstgenoemden zijn de overeenkomsten - net als bij de eerste generatie - wat groter. Vooral aan de achterzijde en de zijkant lijken de plaatwerkdelen op elkaar te zijn overgenomen van elkaar. Het neusje is wat duidelijk maakt met welk van de twee merken je te maken hebt. Bij de Citroën zie je invloeden van de DS-lijn en de C4 Cactus. Peugeot heeft gekozen om het wat ingetogener te houden en meer in de pas te laten lopen met de 308. De door ons gereden auto heeft opties die hem wel wat blitser maken. Vooral de fraaie lichtmetalen velgen, de knalrode lak, de chromen spiegelkappen en dito afwerking op de carrosserie en het stoffen dakje. Al met al is de 108 is een auto die op veel opgestoken duimen kan rekenen, zonder daarbij te choqueren.



Flinke vooruitgang

Omdat we eerder al reden in de Aygo, is het interieur een feest der herkenning. Net als bij de Japanner zit het geheel prima in elkaar en is het interieur ook op slechte wegen volledig vrij van rammels en kraakjes. In de testperiode viel op dat de stoelen vele malen beter zijn dan die van zijn voorganger, maar dat vooral de korte zitting voor wat ongemak zorgt bij langere ritten. De ondersteuning van de rest van het lichaam is ruim voldoende. Zelfs in rap genomen bochten houdt de stoel je goed op de plaats. Niet alleen de zetels zijn een grote verbetering, het multimediasysteem is misschien wel een grotere upgrade. Bediening gebeurt nu via een touchscreen. Vooral de overzichtelijke structuur en snelle werking maken indruk. Er zijn duurdere systemen die een stuk minder zijn, dus chapeau voor Peugeot. Helaas zijn er ook zaken die wat minder goed in orde zijn. Zo is de ruimte achterin alleen bruikbaar als de voorstoelen in een stand staan voor mensen onder de 1.70. Bij verstelling van de stoel voor ondergetekende - met een lengte van rond de 1.85 - kan er net een hand tussen de voorstoelen en de achterbank. Ook de bagageruimte houdt niet over. Ten opzichte van de 107 is het wel gegroeid, maar meer dan de wekelijkse boodschappen past niet. Voor meer ruimte kan



Peugeot 108 1.0 e-VTi Allure TOP!

de achterbank in delen neergeklapt worden.



Realistisch zuinig

Anders dan bij de vorige generatie is er nu keuze tussen twee benzinemotoren. Gebleven is de 1.0 met 68 pk, nieuw is een 1.2 met 82 pk. Gezien de relatief veel hogere vanafprijs voor de 1.2, reden wij met de 1.0 die voor het grootste deel van de verkopen gaat zorgen. Hoewel zijn specificaties doen vermoeden dat de motor van 107 ongewijzigd overgenomen is, is dat niet zo. In de basis is het hetzelfde blok, maar de efficiëntie is een stuk hoger door verschillende aanpassingen. Hierdoor is een lager verbruik te realiseren en valt de auto weer in de 14%-bijtellingscategorie voor zakelijke rijders. Verlangen naar meer vermogen hoef je niet te hebben, zolang je niet het gros van de kilometers op de snelweg maakt. Bij 120 km/h is de fut wel uit de motor en duurt acceleratie naar 130 km/h in de vijfde versnelling een tijdje. Rijd je vooral in de stad en op buitenwegen, dan is het vermogen ruim voldoende. Bij acceleratie snort het driebcilindertje met een prettige brom, maar rijd je op een constante snelheid, dan is het bovengemiddeld stil in de auto. De vijfversnellingsbak verdient een eervolle vermelding.



Peugeot 108 1.0 e-VTi Allure TOP!

Om de gang in de auto te houden, moet je deze regelmatig beroeren, maar dat gaat met plezier. De schakelwegen zijn kort en de pook laat zich met veel gevoel in elk verzet zetten. Met enkel toepassing van 'het nieuwe rijden' kwamen we op een gemiddeld verbruik van 4.3 liter per 100 kilometer. Dit ligt slechts een halve liter boven de fabrieksopgave, wat erg netjes is. Met wat minder snelwegkilometers komt de 3.8l/100 km nog dichterbij de buurt.



Heerlijk scheurijzertje

Rijden in een 107 is nog steeds geen straf. Voor een auto die 10 jaar geleden is geïntroduceerd, rijdt hij nog erg goed. Daarom is de basis van dat onderstel overgenomen. Ophanging en vering werden echter wel aangepast. En met succes: wat is de 108 een heerlijk autootje om mee te rijden. Kleine auto's voelen wel vaker groter aan dan dat ze zijn, maar de volwassenheid van het onderstel van de kleinste Peugeot is indrukwekkend. Het sturen gaat met ruim voldoende gevoel - het lekker dikke stuurwiel versterkt dit nog - en is prettig zwaar. Meest opvallend is hoe vering en demping omgaan met verkeersdrempels. Veel auto's met een korte wielbasis zijn



Peugeot 108 1.0 e-VTi Allure TOP!

stoterig als een drempel wordt op- en afgereden. In de 108 is de afstemming tussen vering en de dempers dusdanig goed, dat bij het nemen van zo'n obstakel de auto niet stoot, maar ook niet nadeint: precies goed dus. De comfortabele afstemming van het onderstel heeft er niet toe geleid dat de auto overhelt in bochten. Het rijplezier wordt versterkt door de aanwezigheid van het stoffen dak. Bij mooi weer open je het dak elektrisch en zit je met de hoofd in de wind en de zon. Tot zo'n 100 kilometer per uur is de geluidsproductie aanvaardbaar. Daar boven moet je met stemverheffing praten en de radio harder doen. Toch zouden we altijd kiezen voor deze optie. Het geeft de auto net dat extra 'jeu' dat hem onderscheidt van zijn concurrenten.



Basis voor succes

Toen we met de nieuwe Aygo reden, kregen we te horen dat bij de ontwikkeling van het nieuwe trio een grotere uitdaging op tafel lag. Vergeleken met tien jaar geleden is het aantal concurrenten verdubbeld en het gros daarvan is onlangs vernieuwd. Dat men niet over één nacht ijs is gegaan, is te merken. De auto's hebben wel hun eigenaardigheden gehouden zoals de niet geheel beklede portieren, de klappaampje in



Peugeot 108 1.0 e-VTi Allure TOP!

de achterportieren en de beperkte ruimte op de achterbank en in de bagageruimte. Toch onderscheidt de 108 zich van veel van zijn opponenten door de stille, zuinige motor, de volwassen rijeigenschappen en opties als het touchscreen en het open dakje. Samen met zijn behoudende design zal het ons verbazen als deze auto het succes van zijn voorganger niet gaat evenaren.

Plus

- + Fraai, tijdloos design
- + Prettige aandrijflijn
- + Volwassen weggedrag

Min

- Vermogen houdt niet over
- Nog steeds kleine bagageruimte
- Missers zoals de klampaampjes