



Peugeot 208 Regeneración

Prueba | "Regeneración" es el término usado por Peugeot para indicar que la marca se redescubrió a sí misma. Los pasados años los Peugeots eran buenos y bonitos, pero no eran excitantes ni innovadores. El 208 es aclamado como el primero de una nueva generación de Peugeots que serían innovadores e incluso deseados. ¿Lo habrá logrado?

Prácticamente cada coche es presentado por su fabricante como la mejor invención desde que existe la rueda. Según los folletos publicitarios cada coche representa una nueva dimensión al conducir y es prácticamente cada modelo el mejor en su categoría. En resumen: la prueba con el muy aclamado Peugeot 208 arranca con el escepticismo necesario.

Con motivo de la fotografía se prueba un 208 de tres puertas en el elegante modelo "Allure" en el prodigioso color "Blossom Grey (gris flor)". Al observar la demostración, rápidamente el recelo cede el sitio a la admiración. En comparación con la competencia, el 208 tiene considerablemente más carisma y personalidad. Además Peugeot ha sido testarudo al hacer el 208 más pequeño que el 207 (quédese tranquilo, esto no es a costa del espacio interior).

Cuando se observa los detalles, el 208 sabe nuevamente como sorprender. Así flota la parrilla por encima de la nariz. La tira cromada que va por debajo de las ventanas acaba en una curva bonita en el parabrisas trasero. Sobre los faros delanteros ha sido puesta iluminación LED diurna y no dentro.

Todos estos son elementos que separan positivamente al 208 de la competencia, sin volver al coche tan radical que el comprador promedio quede ahuyentado. El único punto en contra del llamativo es que a la carrocería falta visibilidad; por ello el parqueo asistido es más una necesidad que un lujo.



Interior

Una vez detrás del volante, el 208 es aún más innovativo y definitivamente no queda nada del retraimiento del redactor de turno. Dentro de los límites de un coche compacto y asequible, Peugeot verdaderamente encontró su oportunidad de innovar.

La proporción entre asiento, volante y marcadores no tiene nada de especial, además que la superficie del parabrisas es innecesariamente grande. El asiento es relativamente alto, por lo que el conductor mira sobre el tablero y adquiere una gran sensación de control. Un volante pequeño y espléndido pincha el interior y obliga a tener una postura activa (y segura!) detrás del volante.



En la mayoría de los autos los marcadores han sido colocados firmemente detrás del volante; el conductor debe mirar a través del volante para ver por ejemplo la velocidad. En el 208 los marcadores han sido colocados más hacia atrás, debajo del parabrisas y así el conductor mira por encima del volante para verlos. Así es más fácil verlos y se aproxima al efecto de "head up display" (información que es proyectada en el parabrisas).

Audio y navegación

La pantalla para los sistemas de navegación, comunicación y audio pareciera flotar por sobre el túnel central, pero está sólidamente anclado en el salpicadero.



Todos los diálogos son mostrados en un globo virtual y presionando una vez el botón, el conductor trae la parte relevante del globo a la vista. Mientras que todas las demás novedades en el 208 luego de un corto período de habituación fueron concebidos como un avance, el control del sistema de audio y navegación se mantuvo desconcertante.

Que el Peugeot 208 sea un coche de esta era, es demostrado por la cantidad de conexiones en el túnel central. El 208 estándar está provisto de dos (!) entradas USB, una entrada AUX y un enchufe de 12 voltios. Quién conduzca un 208, no se quedará nunca más sin batería en el móvil o portátil! El sistema de audio estándar suena meritorio, el sistema JLB opcional suena aún mejor.



Tres cilindros

Dentro de la inventiva de Peugeot se encuentra también el nuevo motor gasolinero de 1.2 litros. Escogiendo tres cilindros en lugar de los cuatro cilindros corrientes, el motor tiene menos fricción interna. Además son menos componentes necesarios y eso hace al motor más ligero y más fácil de construir. La desventaja del motor de tres cilindros es una marcha un tanto turbulenta.

Peugeot ha sabido como tener lo último bajo control. Sólo cuando se acelera a fondo el galope característico de los tres cilindros se vuelve perceptible. Aparte de eso la fuente de poder puede ponerse un poco intranquila cuando hay tráfico en caravana. En la ciudad es apenas notable que éste sea el 208 más ligero.

En autopista es notable que el "208 1.2 VTi" tiene que trabajar más fuerte que otros motores, pero las prestaciones son con precisión satisfactorias. Debido a que el pequeño motor debe trabajar duro, es más fácil de realizar el consumo prometido por Peugeot que con motores más grandes.



Cuatro cilindros

Así también se condujo el tradicional motor gasolinero de 1.6 litros de cuatro cilindros. Éste muestra menos carácter que el de tres cilindros y hace su trabajo prácticamente imperceptible. El "1.6 VTi" (120 pk) es bueno en todo lugar y también fuerte con un número bajo de revoluciones. Asimismo el consumo en la prueba bajó hasta 5.4 litros por 100 km.

La única desventaja de esta fuente de poder es la caja de cambios. En autopista 120 km/h en la quinta velocidad significa 3.500 revoluciones por minuto y esto es demasiado. Esto convierte al coche cansador en largas distancias. Este motor pide la sexta velocidad o una quinta mas larga.

Diésel

El motor más fino, pero también el más caro, es el a diésel (115 pk) de 1.6 litros. El "1.6 e-HDi" ha sido claramente ``domesticado`` en todos lados para reducir el consumo, pero suministra por naturaleza más potencia y debido a eso las prestaciones son excelentes. En un número bajo de revoluciones el diesel es fuerte y dúctil, en un número alto de revoluciones este león puede roer vigorosamente.

De igual manera gracias al sistema de parada/arranque que funciona excelentemente, el indicador de marcha y la computadora a bordo el consumo durante la prueba se mantuvo agradablemente bajo con 4.6 litros por 100 km.

Comportamiento en carretera

Esencialmente con los motores ligeros, es bien notable que Peugeot haya trabajado mucho en la reducción de peso (el Peugeot 208 es en promedio 110 kg más ligero que un 207 comparable). Esto hace al 208 manejable y sobre todo más seguro, porque un coche ligero es más fácil de detener.

La estabilidad es buena y segura, como podría esperarse de un coche de esta generación. El chasis no es muy duro ni muy suave, sino ajustado de tal manera que el coche estará dirigido a un gran grupo de compradores. Al fin y al cabo es la combinación de factores lo que hace al 208 verdaderamente extraordinario para conducir. Comienza con los asientos y el pequeño volante y es complementado con las prestaciones meritorias y un comportamiento en carretera activo.



Conclusión

¿Ha logrado Peugeot traer un coche compacto y asequible al mercado que a pesar de todo sea innovador e incluso deseable? Sí, seguro! Además Peugeot no se limitó a sólo el exterior o sólo la ingeniería. Lo que es más encantador es que Peugeot sabe como darle al coche un carácter llamativo, sin distanciarse del cliente.

Por supuesto es el exterior encantador que logra que el 208 fascine en primera instancia. Para un coche de este segmento, el 208 tiene excepcionalmente mucho carisma. El interior es no sólo bonito, sino también innovador. La especial postura del asiento es lo que hace excepcional conducir el 208, el equipamiento hace el resto. Los motores son excelentes, por lo que el de tres cilindros merece una notificación especial. El término "Regeneración" no es un envoltorio vacío, sino perfecto para este Peugeot. ■



Especificaciones

Peugeot 208 1.6 e-HDi Allure (115cv)

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	396 x 174 x 146 cms
Batalla	254 cms
Peso	1.165 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	50 l
Maletero	311 l
Dimensiones de los neumáticos	195/55R16

Motor y prestaciones



Cilindradas	1560 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	115 cv @ 3600 rpm
Par motor	270 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,7 seg.
Velocidad máxima	190 kms/h
Consumo promedio	3,8 l / 100 kms
Consumo urbano	4,6 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,4 l / 100 kms
Emision CO2	99 grs/km

Precio

Precio	€ 18.100
Modelo mas barato	€ 11.500