9 de enero de 2012

Peugeot 208 : RE-GENERACIÓN

Para imaginar un vehículo capaz de seducir y poner de acuerdo a una gran variedad de clientes con unas expectativas en profunda mutación, no basta con una simple remodelación. El proyecto "A9" recibió, por tanto, desde su inicio, el pliego de condiciones más ambicioso jamás establecido por la Marca para desarrollar un vehículo que debe representar un auténtico salto generacional.

Para celebrar el inicio de los pedidos del 208, Peugeot propone una edición limitada en un color exclusivo y con una fuerte personalidad; el 208 Ice Velvet. Sólo los clientes más rápidos tendrán el privilegio de poseer una de las 650 unidades que se pondrán a la venta.

"Con el 208, Peugeot cambia de época."
Vincent Rambaud, Director General de Peugeot

"Creo que habrá un antes y un después del 208. Este coche marca verdaderamente una nueva etapa, determinante, para Peugeot."
Alain Tranzer, Director del Proyecto A9

"208, es un nuevo paso en el proyecto de Marca Peugeot 208: el espíritu de los 205 y 206, la funcionalidad del 207, todo dentro de una modernidad 208"
Xavier Peugeot, Director de Marketing y Comunicación de Peugeot

"Con el 208, Peugeot estará en disposición de volver a recrear un icono."
Laurent Blanchet, Director de la Gama de Productos de Peugeot

www.micoche.com

Re-generación arquitectural

Pliego de condiciones

Desde el inicio del proyecto, las opciones técnicas que han estructurado el proyecto "A9" (nombre de código interno del 208) se desarrollaron sobre la base de la plataforma 1 del Grupo PSA para conseguir **un "rendimiento de arquitectura" particularmente eficaz** y obtener con ello un vehículo que fuera, al mismo tiempo, compacto, ligero y aerodinámico.

> *"En relación al 207, queríamos un coche que fuera más pequeño por fuera y más grande por dentro"*. Christophe Clochard, responsable de Síntesis de Vehículo del 208

Compacidad y ligereza

El **voladizo delantero reducido** (- 6 cm en relación al 207) y el **voladizo trasero más corto** (- 1 cm) tienen como primeros beneficios unas mejores proporciones de diseño, más agilidad y más movilidad en el ámbito urbano (en las maniobras de aparcamiento, por ejemplo…) pero además, son clave para **rebajar el peso** del coche.

Lograr una reducción máxima del peso del vehículo instaurando una verdadera "caza del sobrepeso" permite, paralelamente, entrar en una **"espiral virtuosa"**, que acaba beneficiando al consumo, a la seguridad pasiva y al comportamiento dinámico del vehículo. Cada elemento concebido, cada técnica utilizada, cada pieza del coche… se han pensado con la reducción de peso en mente: viga delantera deformable en aluminio, dimensiones del sub-chasis delantero, soldadura láser de los paneles del techo, amplio uso de chapa de los tipos THLE y UHLE (muy alto límite elástico y ultra alto límite elástico), insonorización del motor en origen, etc. Finalmente, el 208 pesa **110 kg menos** que el 207 con el mismo motor 1.4 HDi, y hasta 173 kg menos para el motor de gasolina de acceso a la gama con una potencia comparable; una proeza que, en definitiva, permite al 208 más ligero quedarse en sólo 975 kg !

Un habitáculo generoso

Una distancia entre ejes idéntica a la del 207, la adopción de un respaldo de los asientos delanteros más compacto y una optimización global del desarrollo han permitido conseguir una **habitabilidad trasera sensiblemente más generosa** para los pasajeros (+5 cm de espacio para las rodillas en relación al 207, un coche que ya destacaba en este apartado) así como un maletero más grande: 311 litros bajo la bandeja (285 dm^3 según la norma VDA), y hasta 1.152 litros (1.076 dm3 VDA) al abatir los asientos traseros.

Cabe destacar que esta última configuración se consigue con gran facilidad puesto que los respaldos de los asientos posteriores se abaten rápidamente, en un único movimiento.

www.micoche.com

Aerodinámica optimizada

Las dimensiones del 208, en especial la anchura (-2 cm) y la altura (-1 cm respecto al 207), sus volúmenes, particularmente trabajados, y el cuidado con que se han realizado cada uno de sus detalles (carenados inferiores, alerón trasero en determinadas versiones…) permiten una optimización máxima de la aerodinámica. Las mejores versiones consiguen así un SCx de 0,61 (Cx de 0,29), lo que supone uno de los mejores valores del segmento y favorece, de nuevo, el consumo de combustible y las emisiones de CO_2.

Re-generación del diseño

"Nuestro pequeño grupo, muy unido, compartía la misma visión de la dirección a seguir. Eso nos proporcionó la inspiración, la fuerza y toda la energía para llegar a plasmar todas nuestras ideas" .
Pierre Authier, responsable de diseño del 208

Códigos estéticos renovados

"Ágil, sensual, atlético, intuitivo, un concentrado de energía, un verdadero salto generacional" ⋯ los diseñadores consiguieron dar sentido y coherencia a todas estas palabras, escritas en el pliego de condiciones del proyecto A9, y las plasmaron a partir de volúmenes que les predispusieron a la inspiración. A partir de una silueta compacta, con voladizos reducidos y encadenamientos fluidos entre el capó y los montantes⋯ los códigos estéticos de la Marca fueron reinventados, tanto en sus características globales como en cada pequeño detalle.

Frontal carismático

La parte delantera, auténtica firma genética, desvela un nuevo rostro de la Marca, particularmente carismático. La mirada felina se interpreta de una manera más moderna, rica y refinada con, sobre todo (en función de las versiones), los diodos LED y la guía luminosa que pone de relieve la "mirada" de las ópticas, tanto de día como de noche. Con el mismo cuidado por el detalle se han realizado el resto de elementos como, por ejemplo, los marcos de los faros antiniebla.

La parrilla, por su parte, se ha moldeado como si fuera una auténtica escultura aérea. En efecto, parece que se desprenda de la carrocería y que flote en el aire, con su marco cromado cincelado con precisión. En el interior de este marco, la rejilla, llena y tecnológica, dispone de barras satinadas que refuerzan la modernidad y la riqueza de su trazo.

www.micoche.com

Con este diseño original, consigue expresar la noción de eficiencia medioambiental: el tamaño optimizado de la entrada de aire sugiere, en efecto, la optimización del consumo.

El frontal se revela, al mismo tiempo, fuerte y vivo, dulce y poderoso, tecnológico y sonriente, natural y sofisticado.

Una coherencia de diseño global

El volumen del coche parece esculpido por el viento. Del logotipo "PEUGEOT" grabado en el bloque superior de la parrilla nace una auténtica columna vertebral que atraviesa el capó, muerde la parte superior del parabrisas, deja su huella en el centro del techo e imprime movimiento a la parte trasera y al diseño de la apertura del portón. Los pilotos traseros, auténticas joyas tecnológicas, integran, por su parte, una firma luminosa con, esencialmente, tres garras de luz. Con su forma de boomerang, una verdadera proeza técnica, parecen formar parte de la carrocería.

Dos carrocerías diferenciadas

Los laterales de formas musculadas ofrecen una identidad propia y diferenciada a cada una de las dos carrocerías, de 3 y 5 puertas. Las puertas de esta última parecen estar atravesadas por un "nervio" que sale de los pilotos traseros hacia delante. En las versiones de gama alta, los cristales están enmarcados por un junquillo cromado, característica inédita en el segmento. El perfil del 3 puertas está más esculpido, al estilo del concept-car SR1 (presentado en enero de 2010 y diseñado cronológicamente en paralelo al 208). Otro detalle del 3 puertas es la forma del montante trasero, que supone un guiño al diseño del 205, otro Peugeot mítico.

"La fuerza del 208 es su diseño: es una verdadera bola de energía. Tiene potencial para gustar a todo el mundo sin renunciar a un diseño con personalidad, como una pieza musical que emocione el alma humana más allá de las culturas."

Gilles Vidal, Director de Diseño de Peugeot

Re-generación ergonómica, intuitiva e inesperada

"El salto generacional que deseábamos para el 208 se basa en la asociación inédita de tecnología y ergonomía: el diseño exterior promete modernidad, emoción, agilidad,... el habitáculo reinventado concreta estas nociones, ofreciendo lo inesperado."

"Decidir, desde el inicio del proyecto, que el puesto de conducción iba a ser completamente repensado en un modelo destinado a ser el más vendido de la marca, era asumir un riesgo elevado. Todos, por tanto, hemos dado prueba de una gran audacia al integrarlo en el 208."

Jérôme Micheron, responsable del Proyecto Marca del 208

www.micoche.com

Un puesto de conducción completamente repensado

En ocasiones, existen constataciones que parecen intangibles; una berlina tiene 4 puertas y un volante··· a través del cual se consulta la instrumentación. La historia del automóvil, las innovaciones técnicas, las costumbres... han llevado a este estado de cosas.

Y, de pronto, un día, aparece una idea nueva.

¿Y si, para facilitar la maniobrabilidad, y aumentar las sensaciones de conducción **redujéramos el diámetro del volante**? ¿Y si para facilitar la lectura de las informaciones y aumentar el confort y la seguridad **eleváramos la posición de la instrumentación** para no tener que apartar la vista de la carretera al consultarla?

Una vez más, el 208 no supone en este caso una evolución, sino que rompe completamente con los códigos establecidos al proponer una nueva ergonomía de conducción, evidente, natural, en beneficio de la facilidad de guiado, de la manejabilidad, de la precisión,... de una relación más íntima con el coche, de la sensación de formar un todo con él.

Las numerosas personas que ya lo han probado, en todas las situaciones posibles, han quedado seducidas por la agilidad que proporciona el coche, clave de la practicidad con que se deben afrontar las maniobras en un uso cotidiano. Algunos conductores ven en ello un entorno estimulante e interactivo mientras que otros citan unas sensaciones más deportivas, con una posición más sensitiva y una facilidad y una precisión para las maniobras que se multiplica en determinadas situaciones.

"Con el sistema "Head-Up display" iniciado en el 3008, donde las informaciones se proyectan sobre una lámina, abrimos una nueva vía; su utilidad fue reconocida de manera unánime y fue un éxito inmediato.
El 208 va mucho más lejos.
La idea de un volante pequeño y "una instrumentación elevada" tenía un gran potencial. Cuando ensayamos los primeros prototipos, todo el mundo quedó encantado; era simplemente natural, fácil, evidente... »
Marion David, jefe del Proyecto Producto del 208

"Trabajamos mucho en la forma del volante para encontrar la ideal en este nuevo entorno creado. Debía mantener la facilidad de agarre y manejo sin molestar al acceder al coche. Realizamos numerosas pruebas con nuestros expertos en ergonomía, rodando con el coche, pero también con numerosos clientes de morfologías distintas y de diferentes países."
Christophe Clochard, responsable de Síntesis de Vehículo del 208

La pantalla táctil: conectividad intuitiva

De acuerdo con su época y de manera coherente con la nueva ergonomía de su puesto de conducción, el 208 ofrecerá a la gran mayoría de sus clientes, es decir, desde el segundo nivel de acabado, (¡alrededor del 80% del mix!) una gran pantalla táctil a color de 7 pulgadas con un cuidado grafismo (resolución de 800 x 480) y un funcionamiento intuitivo.

Esta pantalla permite acceder fácilmente a las diferentes funciones: radio, kit manos libres Bluetooth o lectura de

www.micoche.com

ficheros musicales vía una conexión USB o con la función streaming de audio.

La pantalla adopta una posición semiflotante, ya que los diseñadores han optado por situarla en primer término para aumentar su presencia. Se ha posicionado en posición preeminente, al alcance de la mano y a la altura de los ojos, para una seguridad y un confort máximos y en armonía con el resto de elementos del salpicadero.

"Desde 2008, el proyecto A9 estaba dotado de un contenido rico y diferencial en términos de diseño y ergonomía interior... y decidimos ir más lejos aún añadiendo la conectividad y la intuición para nuestros clientes adaptando de este modo todavía más el coche a su tiempo y reforzando ese lazo fuerte, íntimo e intuitivo que se establece entre un Peugeot y su conductor."

Jérôme Micheron, responsable del Proyecto Marca 208

Acceso a una navegación asequible

Este interface gráfico táctil predispone la opción de navegador con cartografía de Europa que está disponible a un precio asequible, es decir, a menos de 500 euros, lo que le sitúa en una posición competitiva frente a los diferentes navegadores portátiles alternativos.

Una ambientación interior pura, contemporánea y refinada

Un diseño puro y sofisticado

El puesto de conducción, estructuralmente repensado, ha proporcionado un campo de expresión inédito a los diseñadores.

El diseño del salpicadero mezcla líneas maestras que son, a la vez, aéreas y gráficas. La apuesta por la calidad percibida es omnipresente y el cuidado por los detalles, una obsesión, como se demuestra, por ejemplo, en los aireadores en los extremos del salpicadero, en forma de ojo de felino o en los numerosos elementos "conformados" que recuerdan a algunos detalles del diseño exterior (parrilla, techo, corte del portón ...). Todo se ha pensado y repensado, desde las formas de los paneles de las puertas al pomo de la palanca del cambio.

El reagrupamiento de todos los mandos de audio en la pantalla táctil permiten asimismo la **simplificación** del interface "hombre-máquina" con una fuerte reducción del número de botones y de mandos en beneficio de un diseño puro y más moderno.

Luz ambiental, decoración interior… el cuidado del detalle

La instrumentación se ha tratado de manera muy tecnológica, con instrumentos analógicos que recuerdan a una mecánica de precisión, una pantalla digital donde la velocidad está siempre claramente visible y juegos de retro-iluminación que aportan pureza y elegancia al conjunto.

La ambientación luminosa ha sido otro de los elementos a los que los diseñadores han dado una mayor importancia con una iluminación de dominancia blanca, de muy alta gama, en especial para los instrumentos y con diodos de luz

www.micoche.com

azulada que delimitan, de noche, el contorno del techo panorámico de cristal (siempre que el coche lo equipe) con un efecto de "cometa" degradado en azul.

Las decoraciones también son muy elaboradas y adaptadas a las diferentes ambientaciones y niveles de equipamiento. Negro lacado en la consola, decoración en negro/azul o cromado oscuro en los paneles de las puertas··· una oferta de personalidades múltiples que se inscribe siempre en una ambientación contemporánea y refinada.

Un interior práctico en el uso cotidiano

El interior no deja de resultar práctico en el día a día con numerosos huecos para objetos bien pensados como el profundo espacio de almacenamiento situado delante de la palanca del cambio, que puede utilizarse como posavasos o como espacio para dejar un Smartphone, o los generosos huecos en las puertas.

Una acústica trabajada

La ambientación se ha trabajado también de manera intensiva a nivel **acústico** y de **confort de vibraciones**. Siguiendo los trabajos realizados en el 508, con un tratamiento del ruido en origen ("encapsulado" acústico de los grupos motrices), el silencio a bordo ha mejorado de manera significativa en relación al 207 participando de paso en la reducción del peso del vehículo.

Finalmente, la atmósfera del habitáculo está en perfecta simbiosis con el resto del vehículo: simple y sofisticado, tecnológico e intuitivo, moderno y de calidad.

Re-generación medioambiental

Una gama de motores de excelentes prestaciones

El peso, la aerodinámica, los neumáticos de muy baja y ultra baja resistencia a la rodadura y, por supuesto, **el know-how y la innovación tecnológica del Grupo en materia de motores**, son los elementos que permiten a la gama 208 superar una nueva etapa en la eficiencia en el apartado de emisiones de CO_2 en un coche de la Marca. La eficiencia de los motores diesel HDi FAP y de los de gasolina VTi y THP, consolidada con la llegada de una nueva generación de motores de gasolina de 3 cilindros, contribuye en efecto al **descenso de 34 g**/km de las emisiones medias de CO_2 de la gama 208 respecto a la gama de lanzamiento del 207, y hasta **46 g** de diferencia en el motor de gasolina de acceso a la gama.

El 208 pretende, de este modo, situarse como líder en su segmento.

www.micoche.com

- Gama 208 diesel:
  - 1,4 l HDi FAP 50 kW (68 CV), 160 Nm, caja manual de 5 velocidades; CO_2 : 98 g/km,
  - 1,4 l **e-HDi** FAP 50 kW (68 CV), 160 Nm, caja pilotada de 5 velocidades, Stop & Start ; CO_2 : **87 g**/km,
  - 1,6 l **e-HDi** FAP 68 kW (92 CV), 230 Nm, caja manual de 5 velocidades, Stop & Start ; CO_2 : 98 g/km,
  - 1,6 l **e-HDi** FAP 68 kW (92 CV), 230 Nm, caja pilotada de 6 velocidades, Stop & Start ; CO_2 : 98 g/km [(1)]
  - 1,6 l **e-HDi** FAP 84 kW (115 CV), 270/285 [(2)] Nm, caja manual de 6 velocidades, Stop & Start ; CO_2 : 99 g/km

- Gama 208 gasolina:
  - 1,0 l VTi 50 kW (68 CV) ; 95 Nm, caja manual de 5 velocidades; **99 g**/km [(1)]
  - 1,2 l VTi 60 kW (82 CV) ; 118 Nm, caja manual de 5 velocidades; 104 g/km [(1)]
  - 1,4 l VTi 70 kW (95 CV) ; 136 Nm, caja manual de 5 velocidades: 129 g/km [(3)]
  - 1,6 l VTi 88 kW (120 CV) ; 160 Nm, caja manual de 5 velocidades: 134 g/km
  - 1,6 l THP 115 kW (156 CV), 240/260 [(2)] Nm, caja manual de 6 velocidades; CO_2 : 135 g/km [(1)]

[(1)] *Nuevos motores de 3 cilindros 1,0 l y 1,2 l, versiones 1.4 e-HDi y 1,6 l THP disponibles en verano de 2012*

[(2)] *Datos con overboost*

[(3)] *Disponible según países*

Una oferta e-HDi ampliada

Tras su lanzamiento en el 508 y en el nuevo 308 en 2011, el 208 dispondrá **para 4 de sus 5 motores diesel de la tecnología e-HDi**. Rápido, eficaz y silencioso, este Stop&Start de nueva generación permite reducir el consumo y las emisiones (hasta un 15% menos en ciudad) con **un agrado de utilización máximo,** gracias a la parada y puesta en marcha del motor de manera casi instantánea, sin ruido ni vibraciones. Con el 208, esta tecnología, alabada desde su lanzamiento, se convierte así en accesible para un máximo de clientes en beneficio del consumo de combustible y del confort de conducción cotidiano.

Nueva generación de motores de 3 cilindros

Nueva etapa en la estrategia de downsizing del Grupo, esta nueva generación de bloques motores permite una verdadera revolución en términos de consumo y emisiones de CO_2, ofreciendo un notable nivel de prestaciones a las versiones de "acceso a la gama".

Desarrolladas por el Grupo PSA Peugeot Citroën y fabricadas en su planta de Trémery, en Francia, las versiones de 1,0 y 1,2 litros VTi permitirán al 208 ofrecer versiones de gasolina con emisiones de 99 y 104 g/km de CO_2. Estos motores atmosféricos de inyección directa disponen de potencias máximas respectivas de 50 y 60 kW (68 y 82 CV) a 6.000 rpm y de un par máximo de 95 y 118 Nm a, respectivamente, 3.000 y 2.750 rpm. Este propulsor se concibió para ser, al mismo tiempo, muy compacto y ligero, con el bloque de los cilindros y la culata de aluminio y el colector de escape

www.micoche.com

integrado en la culata... Asimismo, se beneficia de numerosas nuevas tecnologías como el sistema de distribución variable continuo (VVT) en los árboles de levas de admisión y escape o la bomba de aceite de caudal variable.

Una nueva etapa en el eco-desarrollo

El eco-desarrollo es otro de los campos en los que el 208 quería ser un pionero.

Con la integración de un **25% de "materiales verdes"** en los 170 kg de polímeros (sin contar el caucho) presentes en el vehículo (contra un 7% en el 207), el 208 supera una nueva etapa en términos de eco-desarrollo. Recibe, por ejemplo, un **parachoques trasero de material completamente reciclado**, lo que supone una **novedad mundial** para este tipo de materiales utilizados hasta ahora en partes no visibles, así como un marco y un ventilador de radiador también 100% reciclados.

Este tipo de materiales permite, por si mismos, ahorrar hasta 1.600 toneladas anuales de petróleo.

Los materiales verdes componen igualmente numerosas piezas y funciones del vehículo (interior de los pasos de rueda, parachoques trasero, materiales aislantes, moqueta del maletero, volante, asientos, cubierta del motor, filtro de aire, etc.).

Una versión de bajo consumo, ultra-eficiente y de elevado valor añadido

Aprovechando al máximo el conjunto de trabajos realizados para el Proyecto A9, la versión de bajo consumo consigue mejorar el coeficiente aerodinámico (Cx de 0,29) gracias a la optimización de los flujos de aire: parrilla, alerón trasero, embellecedores de ruedas enrasados, neumáticos de ultra-baja resistencia a la rodadura, carenado inferior.... De éste modo, con el motor 1.4 l e-HDi FAP 50 kW (68 CV) asociado a una caja pilotada de 5 velocidades, las emisiones de CO_2 quedan limitadas a tan solo 87 g/km, lo que equivale a un consumo medio homologado de 3,4 l/100km en ciclo mixto.

Esta versión pone de relieve su eficiencia con piezas específicas perfectamente integradas, con diseño y aspecto específicos: parrilla pintada en color Manhattan satinado, junquillo de parrilla cromado, alerón trasero lacado en negro y embellecedores de doble aspecto.

En función del nivel de acabado elegido (Access o Active), esta versión puede disponer de un generoso equipamiento con: pantalla táctil, techo panorámico de cristal, llantas de aleación de 15'', ayuda al estacionamiento trasera, pintura metalizada., etc...

Re-generación de la experiencia de conducción

"Con el 208, Peugeot estará en disposición de volver a recrear un icono."

Laurent Blanchet, Director de la Gama de Productos de Peugeot

www.micoche.com

Comportamiento en carretera: el know-how de la Marca

La Marca Peugeot ha utilizado toda su experiencia para desarrollar una **nueva síntesis,** de muy alto nivel, en lo que respecta al comportamiento en carretera de su 208, con la idea de perpetuar y enriquecer la noción de **placer de conducción,** adaptándola a lo que esperan los clientes actuales.

El objetivo de convertir el coche en una referencia en su segmento ha generado la voluntad de conservar la estabilidad y el dinamismo reconocidos del 207 pero sin concesiones en materia de confort de marcha.

Con un eje delantero pseudo-McPherson, su eje trasero por traviesa deformable, la excelencia de sus conjuntos muelle-amortiguador y la puesta a punto de los expertos del León en la materia, el comportamiento en carretera del 208 aprovecha asimismo los esfuerzos realizados en la reducción del peso

para ganar tanto en dinamismo como en confort.

Esta síntesis se ha adaptado igualmente a las prestaciones de los diferentes motores del coche con el fin de ofrecer un escalado de gama coherente y progresivo, de acuerdo con las expectativas de los clientes

Así, en el 208 1,6 l THP de 115 kW (156 CV) disponible en verano de 2012, el sub-chasis delantero se ha reforzado para que ofrezca una rigidez superior y un guiado del eje delantero de acuerdo con el potencial de prestaciones de su motor.

"Gracias a un trabajo importante de puesta a punto y aprovechando la reducción del peso del vehículo, hemos conseguido aumentar el confort del coche sin sacrificar para nada el comportamiento en carretera de referencia del 207" .

Xavier Chiron, responsable de puesta a punto de chasis del 208

Una frenada adaptada y ESP de serie

La frenada se ha dimensionado de acuerdo con las prestaciones de los motores. El 208 recibe discos de freno delanteros de dos tamaños distintos: 266 x 22 mm y 302 x 26 mm para la versión 1,6 l THP 115 kW (156 CV). En el eje trasero, la gama dispone de discos de 249 x 9 mm o de tambores de 8'' para los motores de gasolina de 3 cilindros, el 1,4 l HDi FAP y el 1,4 l e-HDi FAP.

Otro elemento destacable para un vehículo de este segmento es que **todos los 208 disponen de serie de un ESP** de nueva generación en Europa, que incluye el ASR (control de tracción), el CDS (control de estabilidad), el AFU (asistencia de frenado de emergencia) y el REF (repartidor electrónico de frenada). En el 208 1,6 l THP 115 kW (156 CV), el conductor puede desconectar el ESP.

Sensaciones renovadas gracias a una concepción y unos equipamientos innovadores

El 208 consigue asimismo renovar el placer de conducir gracias a su nuevo puesto de conducción. Con su volante de tamaño reducido acompañado de la instrumentación en posición elevada y su gran pantalla táctil en color, el 208

www.micoche.com

ofrece una **experiencia de conducción inédita** a su usuario. Su ergonomía multiplica especialmente las sensaciones de maniobrabilidad y agilidad a baja velocidad.

Estas sensaciones subjetivas proceden de la **dirección asistida eléctrica**. Una nueva dirección "de tipo brushless", desarrollada teniendo en cuenta la nueva síntesis de términos de equilibrio y de peso del coche. Como en el 207, la dirección se basa en la experiencia y los conocimientos de la Marca y resulta **precisa e informativa**, y, al mismo tiempo, **muy manejable a baja velocidad**.

A finales de 2012, el 208 dispondrá igualmente de un equipamiento poco habitual en el segmento B que facilitará notablemente la vida diaria al conductor urbano: **la función Park Assist.** Cuando se detecta una plaza de aparcamiento en una fila, el sistema maniobra la dirección de manera automática para aparcar el coche sin intervención del conductor, que sólo debe controlar los pedales de freno y acelerador. ¡**Mágico!**

Según versiones, el 208 podrá equiparse asimismo con iluminación estática direccional, lo que permite optimizar la visibilidad lateral a baja velocidad (menos de 40 km/h) en condiciones urbanas, en los cruces, durante las maniobras de aparcamiento o en carreteras sinuosas. El haz luminoso de uno de los dos faros antiniebla ilumina, en efecto, el interior de la curva correspondiente, según el ángulo del volante y/o la dirección marcada con el intermitente.

"El nuevo puesto de conducción aporta mucho en términos de sensaciones de conducción. Cuando se entra en el habitáculo, uno tiene en seguida ganas de conducir el 208 y de aprovechar el tiempo a bordo."

Gaëtan Demoulin, responsable de Síntesis Clientes de Peugeot

Una seguridad activa, pasiva y terciaria de referencia

El 208 se beneficia de un alto nivel de **seguridad activa**, gracias a su comportamiento y a su desarrollo ("instrumentación elevada", ESP de serie, mayoría de versiones con regulador/limitador de velocidad...).

El coche está desarrollado además para garantizar una **seguridad pasiva** superior a la del 207 y al mejor nivel en su segmento.

> Su e**structura** deformable comprende especialmente un sistema de "vigas de absorción" de aluminio en la parte delantera lo que permite la disminución de la longitud del voladizo delantero. Una vez más, la seguridad se beneficia de la reducción de la masa del conjunto del vehículo.

> El 208 está equipado con **sistemas de retención** eficaces: 2 airbags frontales, 2 airbags laterales delanteros, 2 airbags de cortina, 2 anclajes Isofix de 3 puntos en las plazas traseras.

> Otras numerosas técnicas (apoyapiés activo, columna de dirección colapsable, peón anti-escape que asegura el engarce entre la puerta y el montante central...) permiten limitar las consecuencias de un accidente para los ocupantes del vehículo.

El 208 aprovecha además el **liderato de la Marca en términos de seguridad terciaria** al proponer, como en la mayoría de modelos de la gama, un sistema que permite disponer gratuitamente y sin límite de plazo, de los servicios ***Peugeot***

www.micoche.com

Connect SOS, y ***Peugeot Connect Assistance***.

Recordemos que el *Peugeot Connect SOS*, presente actualmente en 10 países europeos y montado en más de 600.000 Peugeot, permite la localización del vehículo y el envío de los equipos de ayuda adecuados en caso de incidente. Desde su lanzamiento en 2003, ha permitido la actuación rápida de los servicios de socorro en casi **4.800 situaciones de emergencia**.

www.micoche.com