



Peugeot 308 SW

Verstandshuwelijk

Autotest | Sportwagens zijn leuk, maar niet verstandig. Gezinsauto's zijn verstandig, maar niet leuk. Sinds jaar en dag zijn er daarom snelle gezinsauto's die het beste van beide bieden. Peugeot heeft echter een heel andere combinatie gevonden in de vorm van de nieuwe 308 SW. Lees zelf hoe en waarom.

"Een sportwagen? Dat ziet er uit als een heel gewone stationcar!". Van buiten wel. Maar neem plaats achter het stuur en de 308 SW is anders dan de andere stationcars.

Net als bij een sportwagen priemt een klein stuurwiel ver het interieur in. De bestuurder zit er rechtop en actief "omheen". Hiermee krijgt de bestuurder als vanzelf meer controle over de auto. Deze opzet zorgt er bovendien voor dat de snelheidsmeter en toerenteller boven het stuurwiel uitkomen, waardoor ze veel makkelijker zijn af te lezen. Deze gewaagde opzet zorgt voor uiteenlopende reacties, maar wat Autozine betreft is alleen dit al een reden om voor Peugeot te kiezen.



Wat de 308 ook bijzonder maakt, is het minimum aan knoppen op het dashboard. Vrijwel alle functies worden bediend via het centraal geplaatste, aanraakgevoelige beeldscherm. Dat geldt zelfs voor het klimaatcontrolesysteem. Wat overblijft zijn een volumeknop voor de radio, een knop voor de alarmlichten en de bediening van de luchtcirculatie.

Apps

Zoals het hoort bij een auto van deze generatie, is het audio- en navigatiesysteem uit te breiden met "apps". Op dit moment betreft dat vooral apps om restaurants, tankstations en snelheidscontroles te lokaliseren. Het voordeel boven dezelfde functionaliteit op een smartphone is dat een bestemming rechtstreeks kan worden overgenomen in het navigatiesysteem.



Er worden ook apps voor e-mail en sociale media aangeboden, maar deze hebben geen meerwaarde omdat Peugeot geen teksten hardop kan lezen en geen gedecodeerde teksten kan verwerken.

Naast apps voor de auto zelf, biedt Peugeot ook apps aan die worden gebruikt op de smartphone van de bestuurder. Zo is er een app die via BlueTooth (dus geen kostbaar dataverkeer!) ritgegevens kan uitlezen.

Het instructieboekje is er als app, waarbij het volstaat om een foto te maken van een onderdeel, waarop uitleg volgt. Zo is een foto van het wiel voldoende om een filmpje te tonen over de werking van de band-reparatie-set.



Ruimte

De hoofd- en beenruimte voorin is prima. De 308 SW heeft een elf centimeter langere wielbasis dan de gewone 308. Drie centimeter daarvan komt ten goede aan de beenruimte op de achterbank, de rest is voor de bagageruimte. Deze meet standaard 610 liter en dat is een keurige waarde voor een auto als deze. Daarbij valt op dat de achterklep groot en breed is, waardoor de kofferruimte goed toegankelijk is.

Met een hendel in de bagageruimte kan de rugleuning van de achterbank worden opgeklapt. Het uitnemen van de achterste hoofdsteunen, het wegklappen van de zitting of andere complexe procedures zijn niet nodig. Hierna meet de kofferruimte 1.660 liter; net geen recordwaarde voor een auto in dit segment.



Om er voor te zorgen dat de beschikbare ruimte optimaal is te benutten, voorziet Peugeot in de nodige netten, bevestigingspunten en zelfs een 220 volt stopcontact. De SW is daarmee veel meer dan een "life style" auto, eerder een praktisch werkpaard.

Rijden

Enmaal onderweg met dit ruimtewonder, dringt de gelijkenis met een sportwagen zich opnieuw op. Het kleine stuurwiel zorgt ervoor dat een kleine beweging van de pols al voldoende is om een bocht te sturen. Opnieuw geldt: haat of liefde; probeer dit dus zelf uit.



De 308 valt echter vooral op door de uitzonderlijke kwaliteit van het onderstel. Zonder te vervallen in keiharde vering of een nerveus karakter, is voor een sublieme wegligging gezorgd. Net als in een sportwagen neemt de 308 SW bochten met veel meer gemak dan andere auto's.



Dat is niet alleen leuk, maar ook heel veilig. Wanneer een bocht per ongeluk wordt onderschat, hoeft niet te worden geremd maar volstaat het om te blijven sturen, waarop de auto de ingezette lijn als op rails volgt. In een panieksituatie hoeft geen noodstop te worden gemaakt, maar kan om het gevaar heen worden gestuurd.

Diesel

Met de introductie van de 308 SW introduceert Peugeot twee nieuwe motoren. De eerste is de 2.0 BlueHDI. "BlueHDI" is Peugeots label voor een nieuwe generatie dieselmotoren die veel vermogen combineert met een laag verbruik.



Hiervan is in de praktijk weinig merkbaar en dat is precies zoals Peugeot het bedoeld had! De 150 pk / 370 Nm sterke dieselmotor doet zijn werk in relatieve rust. De motor is absoluut niet levendig of gretig, maar heeft zoveel reserve dat alsnog ongemerkt (te) hard wordt gereden. Het testverbruik over een eenvoudig parcours bedroeg 1 op 18.4 en dat is beduidend meer dan het door Peugeot beloofde 1 op 26.3.

Benzine

Dé grote aanwinst voor de 308 is de nieuw ontwikkelde driecilinder "e-THP" benzinemotor. Door te kiezen voor drie, in plaats van de gebruikelijke vier cilinders, is een motor als vanzelf zuiniger (minder bewegende delen, minder wrijving). Het nadeel is een onrustige loop, maar dit heeft Peugeot perfect weten te onderdrukken.



Bovendien dringt zich juist bij deze kleine motor opnieuw de vergelijking met een sportwagen op. Voor een motor van deze omvang zijn de prestaties opmerkelijk. De sprint van 0 naar 100 km/u duurt precies 10 seconden en de topsnelheid bedraagt zelfs 205 km/u. Veel belangrijker is echter het levendige karakter. Zelfs op de kleinste beweging van de rechervoet volgt ogenblikkelijk een reactie, waardoor de auto sneller voelt dan deze eigenlijk is.

Volgens de brochure verbruikt de e-THP gemiddeld 1 liter per 21.3 kilometer. Dat is op zijn zachtst gezegd een optimistische waarde. Zelfs met een uiterst kalme rijstijl op een weinig veeleisend parcours was 1 op 17 het best haalbare.



Alleen op dit punt moet Peugeot de zuinigheidswondertjes van VAG (Volkswagen, Skoda, Seat) en Ford nog steeds voor zich dulden. Als het gaat om prestaties en CO2-uitstoot (lees: belastingvoordeel) behoort Peugeot dankzij de e-THP motor tot de top van het segment.

Wie echt het gevoel wil hebben in een sportwagen te rijden, kan op de "Sport"-knop drukken. Daarop kleurt de verlichting van de klokken rood en verschijnt tussen de snelheidsmeter en toerenteller een "vermogensmeter". Deze toont het afgegeven vermogen, het koppel en de turbodruk. Bovendien wordt het motorgeluid versterkt en reageren zowel de besturing als het gaspedaal veel directer. In feite wordt de auto hier niet sneller mee, maar het rijplezier is wel degelijk groter.



Conclusie

De Peugeot 308 SW is een middelgrote stationcar en daarom is de concurrentie enorm. Om zich te onderscheiden van de massa heeft Peugeot een bijzondere invalshoek gekozen. De 308 is een

verstandshuwelijk tussen een sportwagen en een gewone personenauto. Het resultaat is geen sportieve personenauto, maar wel een auto met een sportieve zit en een uitzonderlijk goed weggedrag.

Als "SW" biedt de 308 alles wat een stationcar moet bieden: veel ruimte die bovendien gemakkelijk bereikbaar en optimaal bruikbaar is. Daarbij is het lijnenspel zo harmonieus, dat velen de SW alleen al vanwege het uiterlijk boven de 308 hatchback zullen verkiezen.

Met de komst van de 308 SW zijn twee nieuwe motoren geïntroduceerd die de 308 meerwaarde geven. De "2.0 BlueHDI" is sterk en zuinig, maar niet sterker of zuiniger dan vergelijkbare dieselmotoren van andere merken. De "1.2 e-THP" benzinemotor is een echte aanwinst en laat zien hoe rijplezier en een laag verbruik kunnen worden verenigd. ■



Specificaties

Peugeot 308 SW 1.2 e-THP Allure (130 pk)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	459 x 180 x 147 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.165 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	53 l
Bagageruimte	610/1660 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1199 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	130 pk @ 5500 tpm
Koppel	230 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	5,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	109 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 26.400,-
Prijs instapmodel	€ 21.450,-