



Peugeot 308

De auto zonder naam

Autotest | Voor een middelgrote auto met een middelgroot prijskaartje is het lastig om zich te onderscheiden van de massa. Voorheen deed Peugeot dat door het middenmodel iets hoger te maken dan gebruikelijk, om op die manier meer praktische mogelijkheden te bieden. De geheel nieuwe middenklasser van Peugeot kreeg geen bijzonder uiterlijk en zelfs geen nieuwe naam. Hoe weet de nieuwe Peugeot 308 zich te onderscheiden?

Peugeot maakt het zichzelf wel lastig. Voorheen kreeg een nieuw model ook een nieuw nummer. De Peugeot "307" was de opvolger van de "306". De "308" volgde op zijn beurt de "307". De opvolger van de in 2007 geïntroduceerde "308" zou logischerwijs "309" moeten heten. Echter, dat nummer is in de jaren '80 van de vorige eeuw al een keer gebruikt. Het afwijkende nummer moest destijds duidelijk maken dat het niet om een rasechte Peugeot, maar om een Talbot met Peugeot-logo ging.

Peugeot had het rekenprobleempje met het model van weleer kunnen negeren. Om de problemen niet langer voor zich uit te schuiven kiest het merk er echter voor bij de acht te blijven. De opvolger van de oude 308 heet daarom wederom 308. Maar in plaats dat de Franse fabrikant alle marketing-registers opentrekt om de nieuwe strategie wereldkundig te maken, lijkt Peugeot de media bijna te schuwen. De nieuwe 308 werd zonder vooraankondigingen, zorgvuldig uitgelekte prototypes, of andere gebruikelijke tamtam stillletjes in de markt gezet.



Het onopvallende uiterlijk maakt het er niet makkelijker op. Terwijl de 307 en de vorige 308 iets hoger waren dan gebruikelijk en daarom meer ruimte boden, heeft de nieuwe 308 heel gewone afmetingen. De gemakkelijke instap en het goede overzicht over het verkeer behoren daarom tot het verleden. De binnenruimte is voortaan slechts gemiddeld.

Daar staat tegenover dat de nieuwe huisstijl de auto bijzonder goed staat. De lijnen zijn scherp, modern en tegelijkertijd elegant zoals alleen een Franse auto dat kan zijn. De testauto is een "Allure"-uitvoering en dat betekent extra chromen accenten, speciale breedstralers en LED-koplampen die het uiterlijk meer dan goed doen.



Interieur

Het echte onderscheidende vermogen is in het interieur te vinden. Net als bij de andere nieuwe Peugeots zit de bestuurder namelijk hoog en rechtop achter een uitzonderlijk klein stuurwiel. De klokken worden daarom niet door het stuurwiel heen afgelezen, maar staan er boven. Hiermee wordt het effect van "head-up display" benaderd, terwijl de meerprijs nihil is. De snelheidsmeter en toerenteller vragen enige gewenning. Omwille van het uiterlijk is de toerenteller namelijk gespiegeld en beweegt de naald tegen de klok in.

Deze zogenaamde "i-Cockpit" zorgt voor een haat-liefde reactie. Sommigen zullen al bij het proefzitten in de showroom afhaken. Anderen voelen zich meteen thuis en vragen zich af waarom alleen Peugeot voor deze opzet kiest. De Autozine-redactie behoort unaniem tot de tweede groep; de sportieve, actieve zit geeft meer controle over de auto en geeft de Peugeot echt meerwaarde boven de concurrenten.



Ook heel gewaagd is de opzet van het audio-, navigatie- en communicatiesysteem. De CD-speler is komen te vervallen en het enige zichtbare bedieningselement is een grote zilverkleurige volumeknop. Muziek dient te worden aangeboden via een smartphone of USB-stick.

De functionaliteit van het systeem kan worden uitgebreid middels "apps". Ondanks een gekoppelde smartphone (via Bluetooth én een kabel) was er zelfs na een week rijden niets te beginnen met "Peugeot Connect". De gebruikersvriendelijkheid van dit systeem laat veel te wensen over. Het optionele Denon-audiosysteem heeft een heldere klank, maar klinkt veel minder realistisch dan hoogwaardige audiosystemen van andere merken.



Zoals inmiddels gebruikelijk, "denkt" de auto mee met de bestuurder. Lampjes in de buitenspiegels

waarschuwen voor objecten in de dode hoek. Dankzij een radar in de neus kan de 308 bij gebruik van de cruise-control automatisch afstand houden en remt de auto indien nodig. Een camera achterop maakt parkeren eenvoudiger.



De 308 is echter niet gezegend met alle moderne toepassingen. Zo ontbreekt een camera die verkeersborden leest. Ook kan de 308 niet volautomatisch inparkeren.

Weggedrag

De 308 is de eerste Peugeot die gebruik maakt van een nieuw platform ("EMP2") dat is ontwikkeld in samenwerking met zustermerk Citroën. Dit platform is eenvoudig aan te passen, zodat het goedkoper wordt om nieuwe modellen te introduceren. Technisch gezien toont de 308 veel gelijkenissen met de veel grotere Citroën C4 Picasso. In de praktijk is hier echter niets van te merken. De 308 voelt leniger en lichtvoetiger dan het uiterlijk doet vermoeden!



Dat is mede te danken aan de lichtgewicht bouw. In vergelijking met de vorige 308 is de nieuwe generatie tot 140 kg lichter. Toch is het opnieuw de bijzondere zithouding die er voor zorgt dat rijden met de 308 bijzonder is. Het kleine stuurwiel zorgt ervoor dat een kleine stuurbeweging al voldoende is om een scherpe bocht te maken. Menigeen krijgt als vanzelf het idee een sportwagen te rijden.

De hier gereden "308 1.6 e-HDi" is zeker geen sportwagen. Wie zich laat verleiden tot snel bochtenwerk, zal merken dat het elektronische stabiliteits programma ("ESP") regelmatig ingrijpt. Het goede weggedrag is daarom niet alleen te danken aan het mechaniek, maar ook aan de elektronica.

Motoren

Als het gaat om de motoren, is de nieuwe 308 minder revolutionair. De meeste motoren zijn afkomstig van de vorige 308 of zijn verbeterde versies van bestaande motoren.



Zo is de testauto voorzien van de inmiddels vertrouwde "1.6 e-HDi" dieselmotor. De "e" in de naam wijst op het slimme energie-management. Wanneer de auto remt of uitrolt, wordt energie teruggewonnen. De dynamo doet tevens dienst als startmotor en maakt gebruik van de "gratis" herwonnen energie. Deze techniek is absoluut niet uniek, maar nog steeds uiterst effectief.

De door Peugeot opgegeven verbruikscijfers zijn echter erg scherp gesteld. Houd op de snelweg rekening met 1 op 25 (fabrieksopname: 1 op 30.3). In de stad bedraagt het verbruik ongeveer 1 op 13 (fabrieksopname: 1 op 23.8).

De 115 pk / 270 Nm toont weinig karakter, maar verstaat zijn werk desondanks uitstekend. Het vermogen wordt zeer geleidelijk opgebouwd, waardoor nauwelijks merkbaar is hoe sterk deze dieselmotor daadwerkelijk is. Ook de hoge mate van comfort zorgt ervoor dat nauwelijks merkbaar is hoe snel deze diesel daadwerkelijk is.

Conclusie

"Een goed product verkoopt zichzelf", lijken ze bij Peugeot te denken. Voorheen kreeg een nieuwe Peugeot een nieuw nummer en was het glashelder wat het nieuwe model was. De nieuwe Peugeot 308 heet echter wederom 308. Bovendien is het uiterlijk minder uitgesproken dan voorheen. Maar in plaats dat de commerciële afdeling overuren maakt om het nieuws aan de man te brengen, moet de nieuwe 308 het louter van de kwaliteiten hebben.

Na een week rijden heeft de 308 die kwaliteiten gelukkig duidelijk kunnen tonen. De grootste aanwinst is de "i-Cockpit" met zijn bijzondere zithouding en vooruitstrevende elektronica. Daarbij zorgen het nieuwe onderstel en de forse gewichtsreductie voor een dynamisch, levendig weggedrag. Tegelijkertijd is het uiterlijk veel conservatiever dan voorheen, is op ruimte ingeleverd en is op motorisch vlak nauwelijks vooruitgang geboekt. De nieuwe 308 is daarom een prima auto, maar vanwege deze tegenstrijdigheden blijft het lastig om het beestje een naam te geven. ■



Specificaties

Peugeot 308 1.6 e-HDi Allure

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	425 x 180 x 146 cm
Wielbasis	262 cm
Gewicht	1.135 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	53 l
Bagageruimte	420/1228 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1560 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	115 pk @ 3500 tpm
Koppel	270 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,2 sec.
Topsnelheid	196 km/u
Verbruik gemiddeld	3,7 l / 100 km
Verbruik stad	4,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	95 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 26.650,-
Prijs instapmodel	€ 19.990,-