



## Peugeot 308 (2007 - 2013)

### De wet van de grote getallen

Autotest | Er zijn bijna een miljoen exemplaren van de Peugeot 308 gefabriceerd. De auto wordt geëxporteerd naar 100 landen. De Benelux staat in de top 10 van landen waar de 308 het meeste wordt verkocht. Peugeots succesnummer is echter al sinds 2007 op de markt. Om zulke hoge verkoopaantallen te kunnen blijven realiseren, heeft Peugeot de 308 daarom nu aangepast voor modeljaar 2011. Zullen de klanten de auto in grote aantallen blijven kopen dankzij de facelift?

De 308 is zo populair omdat het het middelgrote model van Peugeot is. De auto is niet te klein voor zakelijk gebruik, maar ook niet te groot voor de particulier. De auto heeft geen uitgesproken sportief of comfortabel karakter en spreekt daarom een brede doelgroep aan.

#### Facelift

Dat laatste wil zeker niet zeggen dat de 308 een kleurloze allemansvriend is. Zoals het hoort bij een Peugeot, weet ook deze middenklasser te verleiden met een typisch Franse flair. Voor modeljaar 2011 is die verleiding alleen maar groter geworden dankzij een nieuw front. Voor de veiligheid (en de uitstraling!) is de 308 voortaan voorzien van LED dagrijverlichting die fraai om de breedstralers heen is "gevouwen".



Door de aanpassingen aan de neus lijkt de auto lager en slanker. Toch is het omgekeerde waar: de 308 is iets hoger dan gemiddeld en dankt daar de royale binnenruimte aan. Bovendien heeft de 308 een bovengemiddeld grote voorruit, waardoor de auto niet alleen in absolute zin veel ruimte biedt maar ook een

nadrukkelijk gevoel van ruimte geeft.

Het interieur is voorzien van stoffen met een nieuw motief. De middentunnel is voortaan afgewerkt met zwarte lak. Alhoewel dit zeker een verbetering is, maakt het de 308 niet beter dan auto's van meer recente datum.

Peugeot besteedt geen enkele aandacht aan systemen die de actieve veiligheid bevorderen. Denk daarbij aan een camera die met de bestuurder meekijkt om de belijning op het wegdek of verkeersborden te lezen. Volgens een woordvoerder van Peugeot worden bestuurders hier te lui van en bestaat het risico dat ze minder goed gaan opletten omdat de auto dat al doet.



Heel bijzonder is de optie "wifi on board", iets wat tot nu toe alleen op speciale bestelling leverbaar was in limousines uit het absolute topsegment.

## Micro Hybrid

Om hoge verkoopaantallen te kunnen realiseren, moest één ding juist worden verlaagd: het verbruik. Alle motoren zijn voor de nieuwe generatie daarom zuiniger geworden. Peugeot vergeet voor het gemak te vermelden dat de prestaties minder zijn geworden, maar het verschil is marginaal.



De interessantste ontwikkeling is de komst van de "1.6 e-HDi". Dit is een dieselmotor met zogenaamde "micro hybride" techniek. Tijdens het remmen of uitrollen wordt de energie die daar normaal gesproken bij verloren zou gaan, omgezet in elektriciteit. Dit is inmiddels een veel toegepaste techniek om brandstof te besparen, maar bijzonder is dat Peugeot dit toepast op een dieselmotor.

Zodra de 308 tot stilstand komt, wordt de motor automatisch uitgeschakeld om brandstof te besparen. Dit geldt voor zowel de handgeschakelde variant als de automaat. Met de manuele versnellingsbak is stop/start actief bij snelheden tot 20 km/u. De bestuurder leert hier gaandeweg mee te "spelen" en kan de elektronica al tijdens het uitrollen laten weten dat de auto tot stilstand zal komen, om de motor zo vroeg mogelijk uit te schakelen. Een timer houdt bij hoe lang de motor tijdens een rit is uitgeschakeld, zodat de bestuurder inzicht krijgt in de bijdrage van het systeem.



Om de motor weer te starten, volstaat het om de eerste versnelling in te leggen. De motor start zo snel, dat het geen aangepaste rijstijl vereist. Bovendien is Peugeots stop/start-systeem vrij van trillingen of bijgeluiden. De stroom die is gewonnen tijdens het afremmen, wordt gebruikt voor het starten en dat verklaart de naam "micro hybride".



## Verbruik

De 1.6 liter dieselmotor is goed voor 112 pk / 270 Nm. Al bij lage toeren is de motor voldoende sterk om zeer zuinig te kunnen rijden, zij het dat dieselmotoren van andere merken nog meer souplesse bieden bij een laag toerental. Wanneer het gaspedaal dieper wordt ingetrapt, volgt vrijwel onmiddellijk een respons en zet deze groene 308 uitstekende prestaties neer. Ongeacht de snelheid blijft het geluidsniveau altijd bescheiden.

De mate van rijplezier is sterk afhankelijk van de gekozen versnellingsbak. De 308 is het zuinigst in combinatie met de "2Tronic" zestraps automaat. Alhoewel deze zeer snel schakelt, gebeurt dat stevast op het verkeerde moment. Het gevolg daarvan is dat het toerental terugzakt tijdens het accelereren en de auto storend inhoudt. Dit is alleen te voorkomen door uitzonderlijk kalm te rijden of zelf met de hendels achter het stuurwiel te schakelen.



De handgeschakelde versnellingsbak geeft meer gevoel met de auto en de mogelijkheid om op het juiste moment te schakelen. Daarbij heeft de bestuurder met de handbak meer controle over het stop/start-systeem. In de praktijk is de auto daarom even zuinig met beide versnellingsbakken.

Het door Peugeot beloofde gemiddelde verbruik van 4.5 liter per 100 km is goed te realiseren. Op een veeleisend parcours (glooiende binnenwegen rondom Nice) noteerde de boordcomputer een gemiddeld verbruik van 4.4 liter per 100 km. Dat liep na een stadsrit op tot 4.9 liter.

Op het moment van schrijven stoot de "e-HDI" 109 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uit. Peugeot benadrukt dat de techniek continu wordt verfijnd. Rond de zomer van 2011 zou de uitstoot dalen tot 98 g/km, waarmee de 308 met een gram verschil de zuinigste auto in z'n

segment wordt.

## Rijeigenschappen

Het lage verbruik is mede te danken aan de gewichtsreductie van 25 kg én aan speciale banden. Dit zijn niet de gebruikelijke banden met lage rolweerstand, maar nieuwe Michelins met "ultra lage rolweerstand". Deze bieden in de praktijk meer dan voldoende grip en zorgen niet voor extra rijgeluiden.

Ondanks alle vernieuwingsdrang, is het onderstel ongemoeid gelaten. Dit biedt als vanouds een prima compromis tussen comfort en sportiviteit. Met andere woorden: de auto veert voldoende om op slecht wegdek het nodige comfort te bieden en helt desondanks nauwelijks over in snelle bochten. Het is daarom geheel terecht dat op dit laatste punt niets is aangepast.



## Conclusie

De 308 is een groot verkoopsucces voor Peugeot. Om ook hoge verkoopaantallen te kunnen garanderen in de toekomst, is de 308 vernieuwd voor modeljaar 2011.

Zoals gebruikelijk begint de verjongingskuur met een fris uiterlijk. De 308 heeft voortaan een eleganter voorkomen, wat bovendien zorgt voor een lagere luchtweerstand en dus een lager verbruik. De belangrijkste aanpassingen hebben namelijk tot doel het verbruik te verlagen. Met de "1.6 e-HDI" motor

zijn de prestaties prima en is het verbruik in de praktijk zo laag als Peugeot belooft.

Als het gaat om elektronica (zowel bestuurdershulp als "infotainment") laat Peugeot een steek vallen. Hier lopen nieuwkomers in het segment duidelijk voor. Op alle andere punten is Peugeot's succesnummer overtuigend verbeterd. Daarmee is de nieuwe 308 niet alleen beter dan de vorige generatie, maar kan de auto zich ook weer probleemloos meten met de concurrentie. ■



# Specificaties

## Peugeot 308 (2007 - 2013) 1.6 e-HDi Active 2Tronic

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	428 x 182 x 150 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.320 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	348/1201 l
Bandenmaat	195/65R15

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1560 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	112 pk @ 3600 tpm
Koppel	270 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,4 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	4,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	104 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 28.250,-
Prijs instapmodel	€ 21.100,-