

Peugeot 307 De Franse evolutie

Evolutie is het verder ontwikkelen van een bestaand idee of trend. Met de Peugeot 306 zette Peugeot destijds een succesvolle auto in de middenklasse neer. Om in die fel bevochten markt te overleven was het nodig met een waardige opvolger te komen. Daarom nam Peugeot vele bestaande ideeën uit diverse marktsegmenten samen. Het resultaat is een middenvorm tussen een personenauto en een ruimte-auto waarbij op vele punten opnieuw is nagedacht. Niet geheel ten onrechte spreekt Peugeot van "de evolutionaire gezinsauto".

De Peugeot 307 is geïnspireerd op de Prométhée zoals die werd getoond tijdens de Autosalon van Parijs in 2000. Daar was al te zien hoe Peugeot een ruimteauto binnen de maten van een personenauto combineerde. De 307 oogt groot, maar doet in feite niet veel meer dan de beschikbare ruimte maximaal benutten. Met een lengte van 4 meter 20 is de 307 nog steeds een bescheiden en bijna compacte middenklasser.

Maar tijdens het ontwerp lijkt Peugeot over ieder onderdeel opnieuw te hebben nagedacht, te beginnen bij de neus. Waarom moet een motor voorin de auto liggen met daarboven slechts een motorkap en verder loze ruimte? Het is veel logischer het dashboard al boven de motor te bouwen, zodat het gehele interieur naar voren kan worden geschoven en zo meer ruimte krijgt. Dit concept is heel gebruikelijk in de diverse MPV's en mini-MPV's, maar voor een middenklasse personenauto is het nieuw.

Het gevolg is dat het interieur een overdadig gevoel van ruimte geeft. De buitenmaten en het uiterlijk doen nog net denken aan een compacte middenklasser, maar binnenin de auto is het MPV-gevoel compleet. De ruimte tussen de inzittenden tot de voorruit is groot en ook de ruimte rondom de stoelen is enorm. Wie gaat plaats neemt in de 307 heeft meer het gevoel van een luxe fauteuil in de huiskamer, dan van een autostoel.

Interieur

Het ruim opgezette dashboard en de ruimte rondom de stoelen zijn niet direct zinvol in te zetten om bijvoorbeeld extra bagage mee te nemen. Toch bleek die "loze" ruimte in de loop van de testperiode heel aangenaam. De 307 is als een grote huiskamer waarin het aangenaam leven is.

Daar waar Peugeot de ruimte wel nuttig heeft gebruikt, heeft het Franse merk ook goed werk verricht. De auto is royaal voorzien van bakjes en vakjes. Vooral het dashboardkastje verdient een speciale vermelding, want het is zo ruim dat kleine kinderen zouden er een speurtocht in uit kunnen zetten. Bovendien is de dashboardkast bij uitvoeringen met airconditioning gekoeld, zodat bijvoorbeeld een fles frisdrank koel kan worden gehouden.

Het tweede idee is even voor de hand liggend als het eerste. Waarom moet een dak vloeiend naar achteren aflopen als een rechte daklijn meer ruimte achterin geeft? Wederom geen revolutionair idee, maar in deze klasse is wel nieuw en biedt het de inzittenden achterin behalve voldoende beenruimte meer dan royale hoofdruimte.

Bovendien kon de achterbank iets hoger worden geplaatst dan de voorstoelen, zodat de achterpassagiers een goed zicht naar voren hebben. Dit geeft samen met de enorme zijruiten een groot gevoel van vrijheid en openheid. Helaas heeft Peugeot een steekje laten vallen bij het ontwerp van de hoofdsteunen achterin, want die zijn te laag en zitten daarom slechts in de weg zonder enige functie te vervullen.



Ook op het gebied van veiligheid is opnieuw nagedacht. Allereerst is iedere 307 standaard voorzien van zes airbags, ABS en stabiliteitscontrole. Bovendien is de auto zo gemaakt dat kleine schades goedkoop zijn te herstellen. De kunststof bumpers hebben "vormgeheugen", wat zoveel wil zeggen dat ze terugspringen in de originele vorm na een kleine schade. Andere delen, zoals de koplampen, zijn zo gemonteerd dat ze bij een ongeluk(je) een van tevoren vastgestelde weg afleggen en geen fatale (lees: dure) onderdelen van de auto beschadigen. Sommige verzekeraars houden hier rekening mee, zodat de premie voor de 307 voordelig uitvalt.



Rijden

De Peugeot 307 is iets hoger gebouwd dan de gemiddelde auto, zodat de bestuurder over het verkeer heen kijkt en meer ontspannen rijdt. Die hoge bouw brengt echter ook een nadeel met zich mee. Door het hogere zwaartepunt helt de auto iets meer over in een bocht en duikt de auto iets meer in de veren bij stevig remmen dan een gemiddelde auto. Toch is Peugeot er in geslaagd deze gevolgen tot een minimum te beperken. Tijdens de eerste snelle bochten is het even wennen dat de auto iets anders reageert dan gebruikelijk, maar na enkele experimenten weet de auto zich steeds meer te bewijzen. Zelfs wanneer de auto moedwillig onhandig of te hard door een bocht wordt gestuurd, laat de 307 zich niet zomaar uit balans brengen.

De stuurbekrachtiging is snelheidsafhankelijk. Tijdens de rit was hier niets van te merken, wat eigenlijk het mooiste compliment voor het systeem is. De auto stuurt nooit te zwaar of te licht, maar neemt precies voldoende werk uit handen om ontspannen te kunnen rijden.

Omdat Peugeot met de 307 op het midden van de markt mikt, is een groot aantal motoren beschikbaar om aan een al even groot aantal wensen te kunnen voldoen. Bovendien is het met de 307 mogelijk de zwaarste motor met het eenvoudigste

uitrustingsniveau te combineren, iets wat voorheen niet mogelijk was bij Peugeot. Voor de test viel de keuze op de 2.0 HDi. Deze dieselmotor vormt de uitgelezen keuze voor het gezin dat veel kilometers maakt, maar richt zich toch vooral op de leasemarkt.

De HDi techniek verschilt van de meer gebruikelijke TDi door het ontbreken van een turbogat. Terwijl een turbo bij een bepaald toerental wakker wordt en de auto dan extra kracht geeft, is de HDi over het gehele toerenbereik krachtig en soepel. Nu moeten geen wonderen worden verwacht van deze diesel, maar voor een gezinsauto zijn de prestaties naar behoren. In de stad komt de auto prima mee en kan desgewenst schakellui worden gereden. Op de snelweg valt de motor op door de rustige loop en het lage verbruik. Bovendien is voldoende kracht beschikbaar om zonder terug te schakelen in te kunnen halen.

Tenslotte meldt Peugeot dat het onderhoudsinterval van de nieuwe motoren bijzonder lang is. De auto's met dieselmotor wil Peugeot graag iedere 20.000 km in de garage zien, de benzine-varianten slechts eens per 30.000 km.

Conclusie

Peugeot noemt de 307 de "evolutionaire gezinsauto". En alhoewel reclamemensen graag overdrijven, is de term in dit geval goed gekozen. Het vernieuwende concept waarbij vele vindingen uit andere auto's zijn gecombineerd tot een nieuwe auto, heeft de standaard voor de middenklasse in z'n geheel opgetrokken. De auto is ruimer dan gebruikelijk, rijdt prima, is zeer comfortabel, kent een riant uitrusting en biedt een ongekend hoog veiligheidsniveau. Een revolutie stuit altijd op weerstand, maar deze evolutie zal navolging vinden.



Techniek

Peugeot 307 2.0 HDiF XSi (5d)

Maten en gewichten

Lengte	420 cm
Breedte	173 cm
Hoogte	151 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1338 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1600 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	420/1470 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	136 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,8 sec.
Topsnelheid	202 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	7,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	142 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 31.450,-
Prijs instapmodel	€ 18.740,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 12 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

?? ? ? ?