



Peugeot 308

Een sterker nummer

Groot nieuws! Peugeot heeft een nieuw nummer geïntroduceerd. De 308 is de eerste Peugeot in de "8" serie. Bovendien is dit de opvolger van de meest verkochte Peugeot, de 307. Is dit nieuwe nummer goed voor een revolutie en zal dit opnieuw het meest verkochte model worden?

Het lijkt een beetje overdreven om een compleet nieuwe serie in te luiden voor de 308. De auto staat immers op de bodemplaat van de 307. Ook de motoren zijn grotendeels overgenomen van de 307. Op het uiterlijk afgaande heeft de 308 bovendien veel weg van de bestaande modellen.

Maar eenmaal onderweg is het verschil direct duidelijk. Het eerste dat opvalt is de enorme voorruit. Die loopt onder verder door voor een beter uitzicht, en boven voor een groter gevoel van ruimte. De testauto is ook nog eens voorzien van een gigantisch glazen panoramadak. Alleen een cabriolet geeft een nog groter gevoel van vrijheid.

De 307 zorgde voor een revolutie in autoland doordat de auto even lang, maar beduidend hoger was dan gemiddeld. Daarom bood de 307 ongekend veel binnenruimte. De 308 biedt minstens zoveel ruimte, maar door een slimmere bouw (onder andere lagere stoelen) is de daklijn nu lager en de stroomlijn beter.



Voorin biedt de 308 volop hoofd- en beenruimte. De voorstoelen staan ver van elkaar om voor de nodige beweegruimte te zorgen. De ruimte op de achterbank en in de kofferbak is echter niet meer dan gemiddeld.

Uitrusting

De opzet van het dashboard is typisch Peugeot en ook de instrumenten zijn herkenbaar als standaard Peugeot-componenten. Dat betekent helaas dat de snelheidsmeter alleen "Franse snelheden" exact weergeeft. 100 en 120 km/u zijn niet met getallen op de schaalverdeling

weergegeven en de bestuurder moet zelf schatten waar deze snelheid ligt. Het risico bestaat daarom dat een brave bestuurder vaker op de snelheidsmeter kijkt dan naar het overige verkeer.



De radio/CD-speler laat zich via een hendel aan het stuurwiel bedienen en weet tegenwoordig ook raad met MP3 bestanden. De boordcomputer kan informatie geven over twee trajecten. De cruise-control kan tevens dienst doen als snelheidsbegrenzer. Een leuke en prettige optie is de parfumeur, die altijd voor een aangename geur in de auto zorgt.

Rijden

Zoals eerder genoemd staat de 308 op de bodemplaat van de voorganger. Toch gedraagt de nieuwkomer zich compleet anders. De 308 is geen nieuwe auto met oude techniek, maar behoort zelfs tot de top van z'n segment. Het onderstel is precies zoals het moet zijn: niet te zacht, maar zeker niet te hard. Het gevoel in het stuurwiel is prima, menig bestuurder weet direct waar de grenzen liggen.



Omdat de 308 een auto voor iedereen is, leent deze zich ook voor iedere rijstijl. Dit is geen uitgesproken sportieve of comfortabele auto; de 308 is van alle markten thuis.



Het uitgekiende onderstel zorgt er voor dat de veiligheid in alle gevallen is gegarandeerd. Ook bij een plotselinge uitwijkmanoeuvre blijft deze Fransoos prima controleerbaar. Een elektronisch stabiliteitssysteem (ESP) is afhankelijk van

het motorvermogen standaard of optioneel. Gezien het prima onderstel is het echter niet noodzakelijk.

Alleen de kleine spiegels, die bovendien halverwege de portieren zijn geplaatst, vragen enige gewenning. Sommige bestuurders klagen over het feit dat de motorkap niet zichtbaar is vanaf de bestuurdersstoel, maar dit geldt voor veel moderne auto's.

Motoren

Vanaf de introductie is de 308 leverbaar met een breed palet van motoren. De benzinemotoren variëren in vermogen van 95 tot 175 pk. De dieselmotoren bieden vermogens van 90 tot 136 pk, altijd met roetfilter. De testauto is voorzien van een 110 pk sterke dieselmotor en dat is een echte aanrader.

Zelfs na een koude start (voorgloeien hoeft niet) loopt deze zelfontbrander direct stil en trillingvrij rond. Die rust maakt de auto gevoelsmatig meteen comfortabeler. Alhoewel 110 pk naar de huidige maatstaven een gering vermogen is, zijn de prestaties van deze 1.6 liter diesel prima. In vergelijking met de dieselmotor in de 307, heeft deze nieuwe krachtbron veel meer karakter. Wanneer stevig wordt geaccelereerd kan deze diesel een heerlijk duwtje in de rug geven.



Wanneer het kalm mag, is de 308 1.6 HDiF opmerkelijk rustig en comfortabel. Dan ontbreekt echter een zesde versnelling, want de motor is sterk genoeg om in een nog hoger verzet bij nog minder toeren te presteren. Desondanks kwam het gemiddelde verbruik over een afstand van z'n 1.000 km uit op een keurige 1 op 21,8.

Conclusie

Dit keer geen revolutie. De Peugeot 307 was de eerste auto

die het in de hoogte zocht en door de bijzondere bouw voor een ware revolutie zorgde in autoland. De Peugeot 308 is hoogstens een evolutie. Op alle punten is de auto verfijnd. De motoren zijn sterker en schoner. Het interieur is ruimer en beter afgewerkt. Het uiterlijk is gestroomlijnder en eleganter. De uitrusting is moderner en completer. Daarmee is de 308 een waardige opvolger van de 307.

Tegelijkertijd weet de 308 zich ook goed van de concurrentie te onderscheiden. Alhoewel de auto op geen enkel punt significant beter is, scoort de auto op alle fronten zeer goed. Juist dat totaalplaatje maakt van deze 308 een sterk nummer. Komt die term misschien bekend voor? ■



Technische fiche

Peugeot 308 1.6 16v HDiF Premium Pack (110 pk) 5d

Afmetingen

Lengte	428 cm
Breedte	182 cm
Hoogte	150 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1287 kg
Sleepvermogen	695 kg
Sleepvermogen geremd	1520 kg
Tankinhoud	60 l
Koffinhoud	348/1201 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1560 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	110 pk @ 4000 tpm
Koppel	240 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,1 sec.
Topsnelheid	191 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	125 gr. / km



Prijs

Prijs	23.200 €
Basisprijs	15.400 €