Dirk-Jan Dalhuisen
12 december 2013

Smaakmaker

Van de zoete smaak die Peugeot overhield aan het succesvolle 307-tijdperk is weinig meer over. De mondjesmaat verkochte 308 was voor de Fransen een behoorlijk bittere pil. Een succesje kunnen ze bij Peugeot dan ook prima gebruiken; hoogste tijd dus voor een opvolger. De naam 308 bleef weliswaar behouden, maar verder ging de auto rigoureus op de schop om de bittere nasmaak van de vorige 308 weg te spoelen.

Frisser en strakker

Dat de 308 niet aan het succes van de 307 kon ruiken, was voor een groot deel toe te schrijven aan z'n gewicht. De plompe Fransoos had behoorlijk te kampen met overgewicht en dus werd bij de ontwikkeling van de nieuwe 308 fanatiek ingezet op gewichtsverlies. Niet zonder resultaat: de 308 raakte zo'n 150 kilo kwijt en weegt nu een gezonde 1.140 kg - een afname waarop ze bij menig dieetshow jaloers zouden zijn.Â Ondanks deze gewichtsreductie bleven de afmetingen nagenoeg intact: in alle dimensies levert de nieuwe generatie slechts luttele centimeters in, terwijl de wielbasis een centimeter is gegroeid.

Het resultaat mag er zijn: de nieuwe 308 ziet er fris en vooral een stuk strakker uit dan het model dat 'ie met pensioen stuurt. Hij is niet langer het corpulente jochie van de klas, maar neemt nu met veel meer zelfvertrouwen z'n plaats in binnen de compacte middenklasse.Â De grote bek verdween en maakte plaats voor een scherpe, spitse snuit met gemeen kijkende LED-koplampen en een grille die er qua ingetogenheid met reuzenstappen op vooruit is gegaan.Â Voor Peugeot-begrippen is de 308 - vooral van

achteren - een tikkie anoniem, maar dat maakt 'm misschien wel des te interessanter voor het grote publiek dat de vorige 308 links liet liggen.

Ruim uitgerust

Hoewel de 308 iets kleiner werd, heeft 'ie behoorlijk wat ruimte in de aanbieding. Voorin heb je veel bewegingsvrijheid - ideaal voor het vinden van een goede zitpositie - en de kofferbak behoort zelfs tot de grootsten in z'n klasse. Standaard kan er 420 liter bagage mee; met de achterbank plat verdwijnt er maximaal 1.228 liter achterin de Peugeot. Voor achterpassagiers is de 308 helaas niet zo royaal: als je langer dan 1,80 meter bent, kom je met je hoofd en je knieÃ«n al snel in conflict met de dakhemel en de voorstoelen. Dat doet een Golf beduidend beter. Daarbij staat de achterbank te vlak om ingetrokken bovenbenen goed te ondersteunen.Â Jammer, want met de voorstoelen laat Peugeot zien hoe het ook kan (en hoort).

De ruimtebeleving maakt gelukkig veel goed. Dat is te danken aan het gigantische panoramadak, dat standaard op de 308 PremiÃ¨re wordt geleverd en veel licht

binnenlaat. Het kan helaas niet open, maar mooi is het wel. Als PremiÃ¨re zit de 308 trouwens sowieso erg goed in z'n spullen. Zaken als navigatie, full LED-koplampen, keyless entry en adaptieve cruise control zitten er allemaal op. Ook parkeerhulp maakt onderdeel uit van het PremiÃ¨re-pakket en da's geen overbodige luxe, want overzichtelijkheid is niet de sterkste kant van de 308. Een achteruitrijcamera staat tegen meerprijs op de optielijst, maar is vreemd genoeg alleen leverbaar op de (minder complete) Active en Allure.

Geslaagd, maar niet cum laude

Een mooi interieur ontwerpen, dat kunnen ze bij Peugeot wel. De RCZ - het paradepaardje van de Fransen - is daar het levende bewijs van, maar ook in de huis-tuin-en-keuken-308 heeft Peugeot het zichzelf niet te makkelijk gemaakt. We spotten veel dingen die we eerder al zagen in de kleinere 208. Meest opvallende gimmicks zijn natuurlijk wel de hooggeplaatste tellers (met gespiegelde, 'teruglopende' toerenteller) en het compacte, fijn in de hand liggende stuurwiel. Wat verder opvalt, is de bijna Espace-achtige ruimtelijkheid die het dashboard uitstraalt. Peugeot heeft zo'n

beetje alle functies samengebracht in een soort mini-iPad, die licht naar de bestuurder staat gekanteld.

Het dashboard oogt daardoor lekker opgeruimd en laat een moderne, cleane indruk achter. De Fransen zijn daar zo trots op dat ze het beestje zelfs een eigen naam ('i-Cockpit') hebben toegekend. Die trots is niet geheel onterecht: het dashboard is goed afgewerkt, er zijn mooie materialen gebruikt en het touchscreen is met grote knoppen en een logische menustructuur makkelijk te bedienen. Toch slaagt de 308 niet cum laude. Een losse airco-unit op het dashboard (in plaats van in een apart menu tussen de multimedia) zou bijvoorbeeld wel prettig zijn geweest. Dat maakt het interieur weliswaar iets drukker, maar voorkomt dat je steeds van het ene naar het andere scherm moet switchen.

Het ontbreken van afzonderlijke aircoknoppen is maar een kleinigheidje vergeleken bij de slechte GPS-ontvangst van de navigatie. Dat lijkt op papier ook niet meer dan een futiliteit, maar is in de praktijk nogal storend. Terwijl jij braaf op de goede weg rijdt, zit de navigatie er soms zomaar 150 meter naast, met als gevolg dat de navi-madame je tot vervelens toe bestookt met onjuiste commando's. Naast het feit dat dit nogal verwarrend is, ga je je er op den duur ook behoorlijk aan irriteren. Vooral op snelwegen die vlak langs drukke steden liggen, vliegen de instructies je soms om de oren en ben je al snel geneigd om de navigatie dan maar uit te zetten.

Plezierige rijeigenschappen

Door dat ongemak zou je bijna vergeten dat de 308 dankzij z'n lagere gewicht best een plezierige auto is om te rijden. De Fransman stuurt lichtvoetig en doordat 'ie dichter tegen het asfalt ligt, hangt 'ie in bochten nauwelijks meer op Ã©Ã©n oor. Daarbij is de stuurbekrachtiging precies goed - niet te licht, niet te zwaar - en laat de 308 zich door de directe reactie van de voorwielen mooi precies plaatsen. Heel communicatief is het allemaal niet, maar dat komt het lange-afstands-comfort weer ten goede. Ook het onderstel is vrij comfortabel, maar de Franse zweverigheid van weleer is er inmiddels wel af. Wat verder opvalt, is dat de adaptieve cruise control de controle relatief snel uit handen geeft en daarmee (met name in druk verkeer) eerder afbreuk doet dan bijdraagt aan het rijcomfort. Opletten geblazen dus.

Peugeot levert de 308 met een breed scala aan benzine- en dieselmotoren. Met name de 1.6 e-HDi, die vanaf begin 2014 wordt geleverd, zal vanwege z'n 14% bijtelling op veel (zakelijke) belangstelling kunnen rekenen. Wij reden de 308 met de lichtste van de twee 1.6 THP's (met 125 pk; er is ook nog een variant met 155 pk) en die motor past

prima bij de 308. Het blok is voldoende krachtig, maar vooral z'n souplesse en stille loop maken indruk. De THP pakt al vanaf lage toeren soepel op, waardoor je lekker schakellui kunt rijden. Da's geen straf, want de zesbak schakelt best een beetje stroef. Het beloofde verbruik van bijna 1 op 18 wordt - zoals wel vaker - niet gehaald, maar met een bereik van 16 kilometer op een liter benzine valt de 308 nog steeds geen overmatige dranklust te verwijten.

Mooie aanbieding

De vorige 308 is een auto waaraan Peugeot geen al te beste herinneringen bewaart. Met de nieuwe 308 heropenen de Fransen de aanval op de Duitse gevestigde orde en daar slagen ze heel behoorlijk in. Het model is zowel optisch als technisch helemaal bijdetijds en als je dan ook nog een variant met 14% bijtelling kunt aanbieden, is succes min of meer gegarandeerd. Dat over de 1.6 THP 'gewoon' 25% moet worden bijgeteld, doet niets af aan het feit dat de 308 ook met die motor best eens een succesnummer kan worden. Het is jammer dat de 308 niet helemaal vrij is van wat kleine schoonheidsfoutjes, maar met een scherpe prijs - inclusief metallic lak kost onze

testauto exact 27.000 euro - zet Peugeot evenwel een mooie aanbieding neer.

Plus

+ Tijdloze vormgeving
+ Fraai interieur
+ Stille, soepele aandrijflijn

Min

- Ruimte achterin
- Navigatie soms de weg kwijt
- Aircobediening (te) omslachtig