



Dennis van 't Kruis
24 november 2007

© Rijtesten.nl

Het volgende hoofdstuk

Voor de introductie van de 306 in 1993 was Peugeot nog aan het zoeken naar de juiste mix voor hun auto in het zwaar bevochten C-segment. Zijn voorganger – de Peugeot 309 – was volledig anders dan zijn voorloper. Auto's als de Volkswagen Golf en de Opel Astra hadden veel minder moeite met het vinden van kopers. De 309 stond bijvoorbeeld nooit hoger dan de negentiende plaats in de verkoopljsten. Dat veranderde na de komst van de 306. Deze begon in zijn eerste jaar al met een dertiende plaats, die in het tweede jaar werd verbeterd tot de zevende plaats. Een generatie later stond de 307 na zijn eerste volledige jaar al op de tweede plaats, om vervolgens in 2003, 2004 en 2005 gewoon de eerste plaats op te eisen. Het was vooral het design en de praktische bruikbaarheid van de auto's die de kopers als reden tot aankoop opgaven. Later gaven ze ook nog aan tevreden te zijn over de rijprestatie en het weggedrag. Deze auto was een allemansvriend en scoorde zeer goed op zakelijke



Peugeot 308 xT 2.0-16V HDiF

markt. De verwachtingen voor de 308 zijn dus zeer hoog gespannen en het is wachten op de resultaten van het eerste volledige verkoopjaar om te zien of het publiek de auto nog steeds kan waarderen.



© Rijtesten.nl

Leuke details

Tijdens onze testperiode waren de reacties overwegend positief. De 308 is beslist een opvallende auto. Het viel op dat er veel nekken omdraaiden op het moment dat wij langsreden. Toen de auto even op een parkeerplaats werd achtergelaten, stonden er bij terugkomst enkele mannen bij de auto, die heftig in discussie waren over de verschillen met de 307, die Æ©Æ©n van hen bleek te bezitten. De uiterlijke verschillen zitten op het eerste gezicht op de neus en de kont. De neus heeft het nieuwe familiegezicht gekregen dat al aan de 207 was meegegeven. â€œOnzeâ€™ 308 werd bijvoorbeeld enkele keren als 207 aangemerkt door andere personen. Die neus heeft nu veel meer



Peugeot 308 XT 2.0-16V HDiF

vormen gekregen. De openstaande bek lijkt weer verder open te staan maar door de zwarte bumper nu door de grille loopt lijkt het net of de auto nu een beugel draagt. Voordeel hiervan is dat de grille niet meer zo groot lijkt, simpelweg omdat hij optisch in tweeën wordt gesplitst.

En profiel lijkt de 308 slecht op details te zijn gewijzigd. Zo zijn de heupen dikker geworden en hebben voor- en achterlichtunits een complete vernieuwing doorgemaakt. De achterbumper is ronder geworden en het achterraam loopt verder door in het zijpaneel. De opvallendste nieuwe lijnen lopen over achterkant. De kont is namelijk dikker geworden, maar tegelijkertijd ook kaler. In tegenstelling tot bij de 307, loopt de achterklep nu bijna gelijk met de bumper. Hij heeft daardoor een gelijkenis met de Renault Mégane gekregen. De veronderstelling dat deze groei een positieve uitwerking heeft op de inhoud van de bagageruimte is een verkeerde. De inhoud is weliswaar gegroeid, maar zeven liter extra ten opzichte van de al vaker genoemde 307 is natuurlijk niet echt veel. Esthetisch gezien is de 308 erop vooruit gegaan. De voorganger was geen lelijke auto, maar het design heeft nu een aantal leuke details die hem meer uitstraling geven. Daartoe behoren ook de buitenspiegels. Deze ogen mooi in verhouding tot de rest van de auto, maar dat heeft dan wel het nadeel dat het spiegelvlak vrij klein is. Het is dus belangrijk dat deze goed worden afgesteld, anders zou je wel eens een medeweggebruiker over het hoofd kunnen zien.



Zee van licht

Zoals de auto op de foto's staat, zal hij niet veel gekocht en of geleast worden. Hij is volgepropt met opties, duidelijk bedoeld om te imponeren en gaat hem goed af. Het algehele kwaliteitsgevoel is hoog en qua afwerking laat hij op het eerste gezicht geen steken vallen. De enige minpuntjes dat we na enige tijd konden vinden, waren de draaiknoppen van het radio/navigatiesysteem. Deze met chroom omrande bedieningsknoppen voelen klein, glad en breekbaar aan. Dat laatste valt een klein beetje te verklaren door het feit dat je de knoppen niet alleen kunt draaien, maar ook indrukken. Het stukje techniek dat die actie mogelijk maakt, heeft net iets te veel speling.

Het navigatiesysteem zelf werkt op een logische manier en ook een novice zal vrij snel een routeaanvraag kunnen invoeren. Het grote scherm is ingebouwd in de bovenkant



Peugeot 308 XT 2.0-16V HDiF

het dashboard en verrijst automatisch zodra de auto gestart wordt. Zolang de zon er niet direct op schijnt, is deze goed afleesbaar. De optie die je eigenlijk niet mag missen is het panoramische dakraam. Dit raam wordt met een tweedelig schuifgordijn gesloten en zorgt voor een zee van licht in het interieur. Het is meer dan waarschijnlijk dat deze optie een pluspunt zal zijn zodra de auto weer ingeruild wordt. En voor de prijs hoef je het niet te laten. Deze optie kost niet meer dan € 550. De bedieningsknop is geplaatst tussen de voorstoelen. Je kunt de knop half indrukken zodat het gordijn stopt met openen zodra je de knop weer loslaat. Of je kunt de knop helemaal indrukken en direct weer loslaten. Op dat moment gaat het automatisch gordijn helemaal open.

Het zal geen verrassing zijn dat de zitpositie goed is, maar de stoelen zijn wel harder dan je van een Franse auto zou verwachten. De zijdelingse steun is echter meer dan voldoende. Op de achterbank is het niet beter dan bij zijn voorganger. Als je eenmaal zit, dan zit je prima, maar de ruimte voor je knieën houdt niet over. Op zich is dat geen groot probleem, de 308 zal vooral geleast worden en dan zit er meestal maar een persoon in de auto. Het "probleem" als je het zo zou willen noemen - zal pas weer de kop opsteken, als de auto als occasion verkocht zal worden aan een gezinnetje. Degene die vanaf dat moment achter het stuur mag plaatsnemen, koopt met deze auto trouwens een hele dikke auto. De beperkte ruimte op de achterbank is binnen deze klasse iets wat vaker voorkomt. De kofferbak is redelijk van formaat en heeft een inhoud van 348 liter die uitbreidbaar is tot 1201 liter.



© Rijtesten.nl

Grote stappen, snel thuis

De tweeliter onder de motorkap is er een van het soort ‘grote stappen, snel thuis’™. De diesel komt enthousiast uit de startblokken. De sprint naar honderd wordt voltooid in 10,1 seconde. Zolang de motor koud is, laat de diesel zich vrolijk nagelend horen. Dat geluid verdwijnt grotendeels zodra de olie is opgewarmd. Ook bij snelheden rond de 120 km/h blijft het in het interieur lekker rustig. De motor draait dan niet meer dan 2.200 tpm. Volgens de opgave van Peugeot zou de 308 een verbruik hebben van 5,5 l/100 km. Wij kwamen uit op een gemiddelde van op 8 l/ 100 km. Bij dat resultaat moet een grote nuancering geplaast worden. We hebben namelijk niet bepaald rustig gereden. Het is niet zo dat we constant vol gas hebben gereden of dat we de naald van de toerenteller telkens in het rood hebben gejaagd, maar door de geringe geluidsproductie rijd je vaak sneller dan je denkt. De rijstijl bestond uit snel optrekken bij het stoplicht en een iets hogere kruissnelheid op de snelweg. Toch zal de officiële



Peugeot 308 XT 2.0-16V HDiF

opgave wel haalbaar zijn. Tijdens een rit waarbij de cruise control was ingesteld op 110 km/uur, was gedurende vijftientig kilometer een verbruik van 3,7 l/100 km zichtbaar op het display.

Voor het bochtenwerk heeft de Fransman een redelijk strak onderstel meegekregen. Daardoor heeft de auto niet het comfort dat zo kenmerkend is voor een Franse auto. Op slecht wegdek worden de ergste oneffenheden aan de passagiers doorgegeven. Sportief een bocht door is geen probleem, maar de 308 geeft je niet echt het gevoel dat hij er ook plezier in heeft. Dat komt vooral doordat hij dan zijn gewicht van 1.383 kg laat voelen. Tijdens het aanremmen voor een snelle bocht bekruipt het gevoel dat het nooit goed kan gaan. Je kunt dan twee dingen doen. Je kunt extra bijremmen, zodat het geen sportieve bocht meer is of je negeert dit gevoel en dan blijkt dat het toch goed gaat. De carrosserie helt tijdens een dergelijke behandeling licht over, maar de gekozen richting wordt wel gewoon gevolgd. Intussen laten de banden zich wel flink horen. Ook hoorbaar is het Lane Departure Warningsysteem dat als optie aan de testauto is toegevoegd. Als de chauffeur geen richting aangeeft tijdens het wisselen van rijbaan, waarschuwt dit systeem de bestuurder doormiddel van trillingen in de stoel dat de auto een lijn overschrijdt. Dit is een handig systeem voor wanneer je in slaap dreigt te vallen, maar tijdens een normale rit merk je dat er soms wel erg snel gewaarschuwd wordt. Dat gaat na een korte tijd al irriteren en de knop waarmee je het systeem kan uitzetten is dan al snel ingedrukt.



Idem dito

Onze testauto werd bij aanvang van de test omschreven als een kerstboom. Daarmee werd bedoeld dat de auto erg luxe was uitgerust, wat een hoge prijs tot gevolg heeft. De meeste leaserijders die hun 308 mogen samenstellen, zullen veel goedkoper uitkomen. In de meeste gevallen zal er dan gekozen worden voor de 1.6 HDI met 110 pk die vanaf â,-24.450 te verkrijgen is. De tweeliter heeft een vanafprijs van â,-30.700. De duurste optie is de RT-4 audioinstallatie met navigatie, telefoon en kleurenscherm voor bedrag van â,-2.730. De andere opties zijn de metallic lak (â,-550), gelaagde zijruiten (â,-300), lichtmetalen velgen (â,-290), Lane departure warningsystem(â,-600), Pack Vision (Xenon, lichtbundelsturing: â,-1200) Parkeerhulp voor en achter (â,-550), het JBL systeem (â,-550) en het reeds genoemde dakraam. Het totaalbedrag komt terecht op â,-38.470.



Peugeot 308 XT 2.0-16V HDiF

De 308 is een goed rijdende auto, die zeker wel hard door de bocht wil.. Zonder problemen zelfs, maar hij geeft je niet het "zullen we even spelen"-gevoel. Het is een auto die zeer geschikt is voor lange ritten. Gewoon lekker de cruise control aan op een zuinige snelheid en het eindpunt komt vanzelf dichterbij. Als je de 308 wat langer onder de loep houdt, dan merk je dat gedachte achter de auto niet veranderd is. Het is nog steeds een goed uitgebalanceerde allrounder die nog steeds uitblinkt op het gebied van styling en rijprestaties. Het succes van de 307 zal zeer waarschijnlijk gewoon worden voortgezet.

Plus

- + Prima rijeigenschappen
- + Stille motor
- + Panoramadak

Min

- Kleine buitenspiegels
- Voelt bij aanremmen zwaar aan
- Draaiknoppen van audiosysteem