



Pawel Piotrowski
22 september 2008

© Rijtesten.nl

Ruimte voor expansie

Er komt altijd een tijd in je leven dat je meer ruimte nodig hebt. Een groter huis, een tweepersoons bed of een dubbele carport. Maar meestal komt er voordat je verhuist of een ander bed koopt een ruimere auto voor de deur. Echter sta je dan niet voor een makkelijke keuze, want welke automobiel is het meest geschikt als vervanger voor je alledaagse hatchback? En, misschien nog belangrijker, ga je voor de ruimte-uitbreiding in de hoogte of de lengte? Tot voor kort werd namelijk meestal de keuze gemaakt tussen een praktische MPV of een meer behoudende stationwagon. Bij Peugeot ligt dat wat anders. Sinds dit voorjaar is namelijk de 308 SW op de markt, die nog het meeste wegheeft van beide carrosserievarianten.



Discutabel

Toegegeven, de 308 SW is niet bepaald moeders mooiste. Sterker nog, sinds de eerste foto's op het wereldwijde web zijn beland, stroomden nogal uiteenlopende reacties op diverse fora binnen. De een vind hem spuuglelijk, de ander een kunstwerk. Vooral de achterkant is onderwerp van gesprek. Zelfs bij doorgewinterde Francofielen zorgen de boemerang-achtige achterlichten in combinatie met de om de hoeken lopende achterraut voor gespreksstof. Peugeot hanteert sinds een aantal jaren een steeds extremere vormtaal, die vooral bij de 308 hatchback in al haar hevigheid tot uiting kwam. Zeker na de fraaie 406 Coupã© - die nu al van een cultstatus geniet - en de geslaagde 407 SW was dat even slikken, maar de verkoopaantallen spreken voor zich. De nieuwe stijl lijkt geen kopers af te schrikken, blijkbaar is het koperspubliek moediger dan menig Duits automerk lief is.



Peugeot 308 SW 1.6-16V VTi XS Premiãre

Het is nog maar de vraag of de 308 SW uiteindelijk hetzelfde succesvolle resultaat zal boeken als zijn behoudendere voorganger. De eerste cijfers zien er in ieder geval goed uit, ook nu zal het merendeel van de klanten voor de praktischere stationwagon kiezen. Maar is het nou een stationwagon? Ja en nee. De ingezette lijn van de 307 - meer de hoogte in - is voortgezet met de 308, hoewel de cijfers dat niet lijken te bevestigen. De 308 SW is namelijk zelfs een hele centimeter lager en enkele centimeters breder en langer geworden ten opzichte van de 307 Break. Je zou verwachten dat de auto nu nog beter in proportie zou zijn, maar optisch lijkt juist het tegenovergestelde het geval. Vooral door het grotere glasoppervlak en de spitse neus lijkt de 308 SW een stuk hoger. Zodoende lijkt de 308 SW een kruising tussen een stationwagon en MPV.

Ook de grote deuren en het panoramadak zijn typische kenmerken van een MPV. Peugeot mikt met deze 308 SW duidelijk op twee verschillende doelgroepen, waaronder de groep die een ruime stationwagon wellicht boven een MPV zou verkiezen. Want voor een echte MPV uit dit segment moet de Peugeot klandizie voorlopig uitwijken naar andere merken. Pas begin volgend jaar zal Peugeot met een echte Zafira- en Scãnic-concurrent op de proppen komen, die eveneens gebaseerd zal zijn op de 308.



Esthetisch pronkstuk

Het interieur van de 308 SW is werkelijk het pronkstuk van de hele auto. En laten we eerlijk zijn, de meeste tijd zul je als eigenaar tegen het dashboard aan moeten kijken. Het discutabele uiterlijk zal alleen voor de buitenwereld relevant zijn. Dat werpt meteen de vraag op waarom wij altijd zo gefocust zijn op het exterieur, dat eigenlijk slechts de verpakking is. Het is natuurlijk mooi meegenomen als het uitzicht voor de burens niet al te verontreinigd raakt, maar van groot belang zou het rationeel bezien niet horen te zijn. Veel belangrijker is namelijk de inhoud, en die is goed voor elkaar bij de 308. Zo is het interieur niet alleen met mooie materialen gezegend, maar biedt het ook een hoge functionaliteit. Niet alles is echter koek en ei, vooral de middenconsole is wat lastig bereikbaar vanuit de bestuurdersstoel. Ook moet je niet aan het kunststof onder de raamlijn willen zitten, want dat is gewoon hard plastic. Verder zit alles daar waar je het verwacht.



Verkoopargument nummer 3 van de 308 SW zijn de drie losse MPV stoelen achterin, die her en der in de auto kunnen worden gezet. Zo is een opbouw met een derde zitrij mogelijk, maar dat hebben we maar niet geprobeerd. Hoewel de bagageruimte behoorlijk ruim is, lijkt het ons niet bepaald comfortabel vertoeven, daar achterin. Sowieso vallen de drie losse stoelen wat tegen, er ontbreekt met name steun voor de bovenbenen door de wat vreemde zitpositie. Het feit dat je de benen op moet trekken door het gebrek aan beenruimte draagt daar ook niet positief aan bij. Drie losse stoelen in een stationwagon zijn dan toch wat misplaatst, zeker omdat ze nogal smal zijn. Alleen als je ze eruit haalt wordt het grote voordeel zichtbaar, in een mum van tijd verandert de 308 SW tot formaat boedelbak. Handig voor de Gamma, maar voor alledaags gebruik zou een achterbank wellicht de betere keuze zijn geweest. Hoewel keuze, dat is het eigenlijk niet. Alleen in de meest kale uitvoeringen 'mis' je de drie losse stoelen.

De betere zitplaatsen bevinden zich dus clichÃmatig voorin. Franse fauteuils zijn het weliswaar niet meer, maar het comfort zal voor de gemiddelde Fransrijder voldoende acceptabel zijn. Slechts de wat gebrekkige steun voor de bovenrug vormt een smet op het blazoen. Dat de Peugeot 308 best een lekkere rijmachine is hebben we al eerder mogen ervaren, en de verstelbaarheid van stuur en stoel lijkt dat alleen maar te bevestigen. De ideale zitpositie is voor iedereen snel te vinden, daarbij kan het stuur ook ver in lengterichting uitgeschoven worden. Geen gebrek aan verstelbaarheid dus, en ook niet aan opties. De XS PremiÃre zit lekker in de spullen, al oogt het zwarte interieur wat kaal. Het panoramadak breekt samen met de aluminiumkleurige middenconsole dat trieste zwart gelukkig wel. Van een dubbel gescheiden airco via een cruisecontrole tot aan de radio cd-speler: Het zit er allemaal standaard op. Sterker nog, de 308 SW heeft zelfs rondom parkeersensoren en alles is op de stoelen na elektrisch verstelbaar. De enige optie op onze testauto is metallic lak! Met het PremiÃre pack op de XS maak je duidelijk een goede deal.



Bedekte identiteit

Onder het Franse blik zit Duits staal verborgen. Dat geldt niet alleen voor de 1.6 PSA viercilinder, welke ook in de MINI Cooper te vinden is. Voor een Franse auto voelt de Peugeot behoorlijk Duits aan, inclusief het bijbehorende Beierse rijplezier. Het beste van twee werelden of een marketingtechnisch compromis? Qua comfort heeft de 308 SW weinig ingeboet in vergelijking met de voorganger, qua rijdynamiek is wel merkbaar vooruitgang geboekt. Het lijkt er dus op dat Peugeot de verschillen tussen Frankrijk en Duitsland dichterbij elkaar heeft gebracht, zonder de typische kenmerken overboord te gooien.

Verder lijkt er behalve het Duitse staal ook Zweeds lood onder de carrosserie verborgen te zijn. De 308 SW is omwille van de veiligheid een echte zwaargewicht geworden. Om precies te zijn is de SW ruim 129 kilo in gewicht toegenomen ten opzichte van de



Peugeot 308 SW 1.6-16V VTi XS PremiÃre

Break. En dat voel je. Vooral in de tussenacceleraties is merk- en hoorbaar dat de redelijk pittige 1.6 alle zeilen bij moet zetten om de 308 SW van zijn plek te bewegen. Dat houdt onder andere in dat de viercilinder aardig de toeren in moet klimmen om de vaart er in te krijgen. Die taak verricht de motor wel met gemak, dankzij de gunstige koppelkromme is de 1.6 namelijk een best levendige machine, weliswaar met een boei aan een been. De manuele vijfbak heeft door de relatief korte versnellingen de taak om het hoge ledige gewicht wat te verdoezelen. De acceleratie cijfers zijn daarbij wellicht gebaat, maar op cruisesnelheid kom je vervolgens tot de ontdekking dat de motor aardig veel toeren draait als gevolg daarvan. Bij 120km/h zijn 3.500tpm in de vijfde en hoogste versnelling iets teveel van het goede. Een ander nadeel van de bak is het ietwat hakerige schakelkarakter.

We hebben het al eens gezegd en we zeggen het nog eens: De 308 rijdt verbazend dynamisch. Goed, het onderstel kan net niet tippen aan dat van meetlat Focus, maar het komt in de buurt. En dat geldt ook voor de SW. Met het hogere gewicht in gedachten nemen we de eerste bochten met enige voorzichtigheid. Maar dat blijkt nergens voor nodig. De 308 SW gaat met hetzelfde gemak de hoek om als de hatchback. De achterkant blijft netjes in het gareel en wordt ook niet lichtvoetig. Zeker met de forse achteroverbouw een aangename verrassing. De koets helt wel wat over, maar dat houdt zich binnen de perken. Normaal gesproken hoort ESP in deze klasse inmiddels standaard aanwezig te zijn, dit gemis vergeet je echter bijna zodra je gewend bent geraakt aan het goedmoedige weggedrag. Ook de rechthoekige stabiliteit valt positief op. Door de iets langere wielbasis van de SW beweegt de koets vooral over korte dwarsnaden wat minder. Verder is het veercomfort zoals je dat van een moderne Franse auto mag verwachten: comfortabel, maar met een aardig stevige dosis dempkraft in de voortrein.

Het stuurkarakter past daar goed bij. De 308 SW stuurt met behoorlijk wat weerstand en door de directe besturing is er voldoende wegcontact aanwezig. Alleen bij de middenstand verliest de stuurinrichting iets van haar weerstand, wat het gevoel niet ten goede komt tijdens kleine sturbewegingen. Hoewel je aardig vlot onderweg bent met de 1.6 120pk viercilinder konden we ons verlangen naar de fijnere 1.6 turbomotor



Peugeot 308 SW 1.6-16V VTi XS Premiãre

niet onderdrukken. Met 30pk meer en een surplus aan trekkracht is dat voorlopig het fijnste aggregaat voor de 308. Het onderstel kan het vermogen prima kwijt, we kijken dan ook met smart uit naar een smakelijke RC variant. Tot dan moeten we echter genoeg nemen met de alledaagse motorisaties. Die voldoen weliswaar prima voor normaal gebruik, alleen op het verbruik is wat gepaste kritiek noodzakelijk. Met 7,9 liter gemiddeld per 100 kilometer is dat relatief aan de hoge kant, al moet er wel bij gezegd worden dat er stevig is doorgereden.



© Rijtesten.nl

Echte StationWagon

Je moet van goeden huize komen wil je serieuze kritiek leveren op de 308 SW. Dat is namelijk nog lang niet zo makkelijk als het afkraken van het discutabele exterieur. De echte voordelen gaan zoals zo vaak schuil achter het uiterlijk, of om het clichãvoller uit te drukken: ware schoonheid zit van binnen. Zo ook bij de 308 SW. Het praktische



Peugeot 308 SW 1.6-16V VTi XS PremiÃre

en mooie interieur heeft zeker zo zijn voordelen te bieden, al hangt de mate van objectieve beoordeling af van het referentiekader. Voor een MPV zijn de drie losse stoelen aan de smalle kant en is de zithouding wat raar. Voor een stationwagon scoort de 308 SW echter sterk op alle fronten, zeker als het aankomt op praktische bruikbaarheid en bagage-inhoud. En laat nou dat laatste de belangrijkste reden zijn voor de aankoop van een hatchback met berging. Er is geen misverstand meer mogelijk, de 308 SW is meer stationwagon dan ooit tevoren.

Foto- en videografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Dynamisch bochtgedrag
- + Direct stuurkarakter
- + Comfortabel onderstel

Min

- Hoog ledig gewicht
- Smalle stoelen achterin
- Beperkte beenruimte 2de zitrij