Harold Rolloos
15 juni 2009

Logisch vervolg

Als uitvinder van de moderne betaalbare coupÃ©-cabriolet doet Peugeot het logischerwijs al jaren erg goed in dit segment. De Fransen kwamen voor het eerst met deze stalen kapconstructie op de 206 CC. Later volgden de 207 en 307. Laatstgenoemde model werd een tijdje geleden vervangen door de 308 en dus moest op basis daarvan ook een CC komen. Peugeot is precies op tijd met de introductie van de 308 CC, want de zomer staat voor de deur. Bezorgt deze nieuwe telg van het Franse merk ons zomerkriebels?

Herkenbaarheid

Iedere designer die de opdracht krijgt een coupÃ©-cabriolet te ontwerpen zit ermee: het stalen klapdak. Je zult dat gevaarte hoe dan ook in de achterzijde moeten laten verdwijnen, dus ontkom je niet aan een langwerpige kont. Een lastige klus dus. Dat de 308 als basis voor deze coupÃ©-cabriolet heeft gediend is natuurlijk wel duidelijk. Niet alleen in de typeaanduiding, maar ook wat betreft het uiterlijk.

De achterzijde van de 308 CC heeft veel weg van zijn voorganger, de 307 CC. Het derde remlicht is fraai in het kofferdeksel verwerkt. Over de achterlichten met led-lampen zijn we erg te spreken, maar de nep-diffusors op de bumper vinden we minder geslaagd en eigenlijk niet thuishoren op een auto waar je toch minimaal dertig mille voor aftikt.

De neus van deze auto is onmiskenbaar Peugeot en wordt gekenmerkt door de grote

leeuw voorop de motorkap en de scherpe koplampen die in de zijkant weglopen. Met de kap eraf is vanaf de zijkant goed te zien hoe ver de voorruit naar achteren doorloopt. Wij rijden de 308 CC in de luxe FÃ©line-uitvoering met daar bovenop nog eens veel opties, zoals xenonverlichting, een navigatiesysteem, leren bekleding en het nieuwe Airwave-systeem, waar we later op terugkomen.

De basisversie van deze Peugeot kost net geen 32 mille, voor ons testexemplaar moet je fors in de buidel tasten en ruim 47.000 euro bij de dealer achterlaten. Dat is flink aan de prijs, maar dan zijn wel zo'n beetje alle opties in de prijslijst aangekruist. Daarvoor krijg je ook de fraaie 18 inch lichtmetalen wielen, die de Peugeot sportiever doen ogen.

Kekke binnenkant

Dat wij in de meest exclusieve versie van de 308 CC rijden, wordt na het instappen

helemaal duidelijk. Doordat de voorruit vrij ver doorloopt en de auto vrij laag is, moeten we bukken om plaats te nemen in de auto. Het optionele bruin/rode leer geeft een chique uitstraling. De zetels zitten heerlijk comfortabel en bieden veel steun. De wangen klemmen echt om je lichaam heen. Het dashboard met de witte wijzerplaten ziet er overzichtelijk uit en het stuur pakt fijn beet. Onze algemene indruk van het interieur is goed, al vinden we de afwerking van het middenconsole minder geslaagd. Dat doet door het glanzende zwarte plastic wel goedkoop aan.

Het aanwezige navigatiesysteem heeft geen touchscreen en ook de kaart oogt wat verouderd. Functioneel is het allemaal wel. Onze testauto is voorzien van het optionele JBL-geluidssysteem, dat een mooie, zuivere klank geeft. De meeste bedieningsknoppen zitten op de juiste plaats, al vinden we de plek van de aux-ingang (om je mp3-speler aan te sluiten) in het dashboardkastje niet zo handig. Hierdoor moet je het vak geopend houden om tijdens het rijden je muziekspeler te bedienen. Peugeot heeft geprobeerd om her en der wat opbergvakken te maken. Die in de portieren zijn eigenlijk te smal en ook de ruimte onder de middenarmsteun houdt niet over. In het middenconsole bevinden verder nog twee smalle vakjes. Verder konden we de kartonnen beker met verse tankstationkoffie nergens kwijt, een houder ontbreekt namelijk.

Zoals in de meeste coupÃ©-cabriolets hebben we ook in deze 308 voorin veel ruimte, maar is die op de achterbank erg beperkt. Twee kleine kinderen kunnen er wel zitten, maar voor volwassenen is het - zeker in coupÃ©-vorm - gewoonweg te krap. De instap naar achteren wordt makkelijk gemaakt door de stoel die elektrisch naar voren schuift. Helaas gaat hij bij het terugklappen van de leuning niet meer terug naar de oude positie en zul je dat dus zelf met het vasthouden van de knop moeten doen. Met de kap omlaag is het zicht rondom vanzelfsprekend goed, maar in coupÃ©-vorm is het een stuk minder. Als je met het dak ingeklapt rijdt blijft er weinig bagageruimte over, die bovendien lastig toegankelijk is. Moet je toch meer spullen meenemen? Dan toch maar als coupÃ© gaan rijden en de achterbank gebruiken om je bagage kwijt te kunnen.

Open, open, open!

Het is vijftien graden, droog en dus tijd om open te rijden. De voorruit loopt zoals gezegd ver door, waardoor je tijdens het rijden met gesloten ramen weinig wind vangt. Een nieuw snufje in deze klasse is het Airwave-systeem. In de leuningen van de stoelen zitten roosters verwerkt die warme lucht in de nek blazen. Wij geven dit systeem een dikke plus. Zo hoef je dus niet die sjaal om en kun je al vanaf zo'n tien graden open rijden. En met de stoelverwarming aan merk je al helemaal niets van de kou die langs je heentrekt.

Het sturen gaat vrij licht, maar op hogere snelheid reageert de Peugeot wel directer op commando's van de bestuurder. Voor een Franse auto is het onderstel best hard geveerd. Erg hinderlijk vinden we dit niet, omdat je dan wel het contact met de weg houdt. De 1.6 motor met turbo levert 140 pk. In 11,6 seconden gaat de Peugeot van nul

naar honderd en zijn topsnelheid ligt op 205 kilometer per uur. Dat is niet verkeerd, maar vergeet niet dat de 308 CC door de stalen kapconstructie behoorlijk wat kilo's - ruim anderhalve ton om precies te zijn - moet meeslepen. In de bochten blijft de Peugeot mooi op koers, al voelt hij dus wel zwaar aan.

De turbomotor is in onze testauto gekoppeld aan een viertraps automaat, die echt afbreuk doet aan het rijplezier. Zo is dit aantal versnellingen niet meer van deze tijd en reageert de automaat bijzonder traag wanneer je gas geeft - de kickdown ontbreekt. Sportief rijden is er op die manier dus niet bij. Wie dus een 308 CC overweegt, kan dus beter voor de handgeschakelde versnellingsbak gaan. Dat zal bovendien bijdragen aan een gunstiger verbruik. Volgens de fabrikant ligt het gemiddelde verbruik op 8,1 liter op honderd kilometer, wij kwamen tot 9,5. De Fransen investeerden bij de ontwikkeling van dit model veel in veiligheid. Zo beschikt de 308 CC standaard over ESP, ingebouwde hoofdairbags bij de voorstoelen en actieve rolbeugels die bij een koprol uit de stoelen komen zetten om zo de klappen op te vangen.

Plezierige cruiser

We stelden ons vooraf de vraag of de Peugeot 308 CC ons het zomergevoel zou bezorgen. Dat is absoluut het geval. Sterker nog, zelfs in het voorjaar of in de herfst kun je bij temperaturen boven de tien graden - mits het niet regent - nog prettig open rijden. Een absoluut pluspunt dus, net als de standaard veiligheidszaken die aanwezig zijn op deze coupÃ©-cabriolet.

Op het rijgedrag van de Peugeot valt weinig aan te merken. Het springt er niet uit, maar is zeker goed te noemen. De viertraps automaat draagt helaas niet bij aan het vermogen dat de 1.6 turbokrachtbron levert. Verder vinden we de 308 CC aardig duur, zeker als je flink opties gaat aankruisen in de prijslijst. Hij is niet meer zo betaalbaar als de voorgaande CC's van het merk. Speelt geld geen rol of heb je dit bedrag er wel voor over? Dan heb je aan deze Peugeot een exclusieve auto waar je een hoop plezier aan

kunt beleven.

Plus

+ Vernieuwende snufjes
+ Ruimte voorin
+ Eerder open rijden door Airwave-systeem

Min

- Verouderde automaat
- Ruimte achterin
- Hoog verbruik