



Arnold van Schepen
10 september 2011

Zuinigheid met flair

Het meest in het oog springende Peugeot-nieuws van het afgelopen jaar was de komst van de nieuwe 508. Het merk greep de introductie van dat model aan om haar vertegenwoordiger in het C-segment, de 308, qua uiterlijk beter te laten aansluiten bij zijn nieuwe grote broer. Onderhuids en aan het interieur veranderde er weinig, maar het motorenpalet werd uitgebreid met een interessante nieuwkomer: de 1.6 e-HDi. Wij gingen op stap om te kijken wat er van Peugeot's zuinigheidsbelofte waargemaakt wordt.



Elegant agressief

In de tijdspanne tussen de productiestop van de 406 Coupé en de introductie van de RCZ concept, grofweg tussen 2004 en 2007, waren de kritieken op Peugeots ontwerpen niet van de lucht. Toen de 308 geïntroduceerd werd, zwakten de kritieken al wat af. De grote muil en langgerekte koplampen van de overige Peugeot-modellen sierden ook de 308, maar voor het overige was de nieuwkomer een fraaie evolutie van zijn voorganger. Vier jaar later vond Peugeot het tijd voor een mid-life update. De scherpe kantjes van de koplampen zijn verdwenen waardoor de 308 onmiddellijk aan de 508 doet denken, en ook de grille smoelt nu een stuk bescheidener. De verchromde horizontale lamellen verdwenen, en daarvoor in de plaats kwam er een mat-aluminium omlijsting. Vanaf de Active-uitvoering, zoals ons testmodel, is dagrij-verlichting standaard. De plaatsing hiervan, in combinatie met de sierlijst om de grille benadrukken de verticale lijnen van het ontwerp waardoor het minder lomp overkomt



Peugeot 308 1.6 eHDi Active

dan de pre-facelift versie. Aan de achterzijde zijn de wijzigingen gering: een nieuwe achterbumper en een sierlijst tussen de achterlichten. Helaas heeft Peugeot geen aanpassingen aan de kofferbak en de achterbumper gedaan. De tildrempel van de bagageruimte blijft hoog als vanouds. Onze testauto was gespoten in Bleu Bourrasque, een diepblauwe kleur die het vooral in de volle zon goed doet. De 16 inch Santiaguito velgen zouden een maatje groter mogen, maar deze velgmaat is de beste keus voor mensen die voor afromcomfort gaan.



Het goede behouden

Het interieur liet Peugeot ongemoeid. En terecht, het dashboard van de 308 behoort ongetwijfeld tot de mooiste in het C-segment. Ook het materiaalgebruik en de afwerking staan buiten kijf. Een punt van kritiek dat we in de vorige rijtest van de 308 maakten blijft overeind: de gecombineerde draai-druk knoppen van de audio en



Peugeot 308 1.6 eHDi Active

verwarming hebben teveel zijdelingse speling, een kleine dissonant in een verder zeer verzorgd interieur. Het C-segment is zwaar bevochten en de 308 moet verkopers uit heel Europa aan zich binden, van kleine Siciliaantjes tot lange Friezen. Dankzij de goede instelbaarheid van stoel en stuur vindt iedereen met een lichaamslengte tussen de 1,60 tot 2,10 meter moeiteloos een goede zitpositie. De zittingen van de voorstoelen zijn prettig lang, waardoor lange bovenbenen ook goed ondersteund worden. Helaas ontbeert de Active-uitvoering wel lendesteunen, wie hier niet zonder kan, is genoodzaakt 2300 euro meer voor de Allure uitvoering te betalen. De Active uitvoering staat voor â,-27.450 in de prijslijst, onze testauto was voorzien van de genoemde optionele lak van â,-620 en parkeersensoren voor en achter die â,-540 kosten. De basisuitrusting van de Active is behoorlijk compleet: automatische licht- en regensensoren, automatisch dimmende binnenspiegel en Peugeot Connect Bluetooth. In de prijslijst zul je tevergeefs zoeken naar automatisch inparkeerhulp, dode-hoek detectie en lane departure warning " zaken die de veeleisende koper bij de jongere concurrenten wel vindt. De ietwat minder veeleisende bestuurder kan er misschien zonder, al zouden de buitenspiegels daarvoor een ander model moeten hebben. De huidige spiegels zijn rechtstreeks overgenomen van de pre-facelift 308 en hebben een ongelukkige vorm: de dode hoek is tamelijk groot en op de spiegels achteruit rijden kan niet zonder ze eerst (elektrisch) te verstellen.



Silence is golden

De bekende 1.6 HDi (Ford Focus, Volvo V50) maakt vanaf de eerste start indruk. De laufkultur is buitengewoon, zelfs bij een koude start hoor je in het interieur nauwelijks dat je met een dieselmotor van doen hebt. Uiteraard speelt de goede geluidsisolatie van Peugeot hierin ook mee. Op deellast is domweg niet waar te nemen dat er geen benzinemotor in het vooronder ligt. Pas tegen 2.500 toeren tijdens het optrekken klinkt er iets van een dieselmotor door het in motorgeluid. Qua geluidsproductie in het interieur kan de 308 moeiteloos zijn jongere concurrenten aan, want het blijft erg stil in het passagierscompartiment. Alleen de Michelin Energy Savers zijn op de achtergrond hoorbaar. Om de rust in de auto te illustreren: op een doornatte snelweg in de stromende regen is het geklik van het achterruitenwisser-relais waarneembaar. Bij lagere snelheden valt het geruis van de ventilatie op, dat zegt overigens ook iets over de constructie van het ventilatiesysteem. De climate control houdt in de automatische



Peugeot 308 1.6 eHDi Active

stand een hogere aanjagersnelheid aan waardoor het gaat ruisen. Het onderstel laat alleen op figuurlijke wijze van zich spreken; het is stil en blinkt uit door de combinatie comfort / sportiviteit. Nu is sportiviteit een groot woord, aangezien de 1.6 e-HDi weinig aspiraties op dat vlak heeft, maar de 308 raakt geenszins in paniek wanneer zijn berijder op bochtige landweggetjes plotseling haast krijgt. Treft de 308 in een bocht oneffenheden over de breedte van de weg, dan is dit in het stuur te merken, maar voor het overige volgt de auto trouw de ingezette koers. Een echte bochtenridder zoals de Focus is de 308 niet, daarvoor is hij wat te zwaar op de hand, letterlijk dan. Het rijklaargewicht van 1.293 kilo is stevig, maar het onderstel weet daar prima raad mee. Nee, de 308 is in het bochtenwerk wat zwaar op de hand vanwege de iets te stevige centrerende werking waardoor de stand van de voorwielen voor de bestuurder ongewis is. In korte, snelle bochten (zoals bij minirotondes) geeft de besturing te weinig informatie over de ingezette koers. Niet alleen de besturing is enigszins zwaar, ook de koppeling had een tikkie lichter gemogen. Maar het moet gezegd, dat viel pas op na de overstap in de volgende testauto. De versnellingsbak wil bij snelle schakelbewegingen iets blijven haken, voor het overige kunnen alleen maar concluderen dat 'ie fijn schakelt en perfect bij de motor past en in hoge mate bijdraagt aan het rijcomfort. Dit komt overigens ook deels op het conto van de bandenafmetingen, de standaard 16 inch velgen hebben de bandenmaat 205/55, relatief hoge wangen dus. De handgeschakelde e-HDi kan af fabriek geleverd worden met 17 inch velgen met banden in de maat 225/45, dit levert enige winst op ten aanzien van de wegligging / stuurgevoel.



Waarom zou je...

Maar waarom zou je de 1.6 e-HDi van grotere wielen voorzien? Hij zal het overgrote deel van zijn kilometers maken op de snelweg, en bij lange ritten is comfort voor de doorsnee bestuurder een doorslaggevende factor. Daar blinkt deze auto dan ook in uit, het afrolcomfort van de standaard banden en velgen is groot, het onderstel strijkt glooiingen en richels moeiteloos glad en in het ruime interieur, gezeten op de prima stoelen, houd je het lang uit. Waarom zou je een zwaardere diesel dan de 1.6 wensen? De 2 liter diesel is na de facelift weliswaar uit het motorenpalet verdwenen, die keuze is er dus niet, maar na een week sturen met de 1.6 e-HDi verlang je ook niet naar meer. Honderdtwaalf pk en 270 Nm koppel zijn geen uitzonderlijke waarden, maar weten goed raad met de 308. Beneden de 1.400 toeren komt de motor in ademnood, daarboven maakt hij grote stappen. 1.400 toeren in de zesde versnelling komt overeen met 80 km/u, de motor komt dan net tekort om vlot te accelereren. Terug naar de



Peugeot 308 1.6 eHDi Active

vierde of vijfde versnelling biedt dan uitkomst. Vanaf 1.800 toeren is de turbo op toeren en gaat de 308 van jetje en is terugschakelen nauwelijks nodig. Waarom zou je het start/stop-systeem deactiveren? De e-HDi is namelijk gezegend met een systeem dat nauwelijks merkbaar werkt. Het afslaan van de motor gaat onmerkbaar, het starten van de motor is nauwelijks merkbaar. Alleen in het duister is het aanslaan van de motor te merken doordat de koplampen iets dimmen omdat de startdynamo vermogen opneemt. Inderdaad, de dynamo start de motor nadat de startmotor de eerste start voor zijn rekening heeft genomen. Het kenmerkende geluid van de starterkrans en rondsel blijft achterwege en de motor start razendsnel, het zal ons daarom niet verbazen als dit systeem de standaard wordt.



Belofte maakt schuld

Volgens fabrieksopgave neemt de 308 1.6 e-HDi in het gunstigste geval genoeg met



Peugeot 308 1.6 eHDi Active

1 liter diesel per 23,8 kilometer. In dat geval bedraagt de CO2 uitstoot 109 gram per kilometer, van overheidshalve wordt de 308 dan in de 20% bijtellingscategorie geplaatst. Papieren verbruikscijfers kunnen we met een korreltje zout nemen, zo blijkt maar weer eens na de test. We kwamen tot 1 op 18,5. Niet opzienbarend, maar wel keurig, omdat we het gros van de snelwegkilometers met 130 (en een klein beetje meer) konden rijden. Ondanks de facelift en deze fijne motorisering zal de 308 nog een hele kluif hebben aan de concurrentie in het C-segment. Toch is de 308 het overwegen waard, hij overtuigt als geheel, is goed uitgerust en bovenal comfortabel. Kortweg: goed voor de gemoedsrust.

Plus

- + Fijne motor
- + Stil en comfortabel interieur
- + Zuinig

Min

- Hakerige versnellingsbak
- Hoge tildrempel bagageruimte
- Stuurbekrachtiging mag iets lichter