



Bjorn Blokzijl  
29 juni 2017

## Wederom een sterk nummer

Peugeot heeft bij de introductie van de 308 in 2013 goed gekeken naar de wensen van de consument. Deze aanpak heeft zijn vruchten afgeworpen, want de auto stond de afgelopen jaren in Nederland hoog in de verkoopstatistieken. Met zuinige motoren en daardoor een lage bijtelling, kozen zakelijke rijders massaal voor de 308. Nu deze voordelen verdwenen zijn, pakken de Fransen de auto flink aan. Het lijkt op het oog een beperkte facelift, maar schijn bedriegt. Buiten de nieuwe neus is ook onderhuids een hoop aangepast. In Beieren maken we kennis met de auto en vinden we uit of het succes mogelijk een vervolg gaat krijgen.



## Neus van succes

De introductie van een vernieuwd familiegezicht op de 2008, 3008 en 5008, heeft voor een flinke verkoopstijging voor Peugeot gezorgd. Reden genoeg om ook de 308 van deze typische kenmerken te voorzien. Het zijn de fraaie grille met chromen accenten, de dik aangezette scherpe lijnen en de in drie delen ingedeelde onderzijde van de voorbumper die zorgen voor een duidelijke overeenkomst met de eerder genoemde modellen. Ook heeft het logo niet langer een plek op de motorkap, maar in de grille. Aan de achterzijde zijn de wijzigingen beperkt tot achterlichten die altijd branden als het contact ingeschakeld is. Bijzonder feit is dat de tankklep niet meer rond, maar rechthoekig is. Dit is noodzakelijk door toevoeging van een vulopening voor AdBlue, die nu dus niet meer onhandig in de kofferruimte is weggewerkt. Als GT Line is de auto dik aangekleed met mooie wielen, een fraaie achterbumper met dubbele uitlaat en badges rondom. Daarbij is de voorzijde extra luxe aangekleed met mooie koplampunits en rode Peugeot-letters in de grille. Ondanks de enigszins beperkte aanpassingen, ziet de auto er weer fris uit.



## Bijzonder ruim

Toen de i-cockpit - de tellers boven het stuurwiel - zijn debuut maakte, was niet iedereen direct enthousiast. Vooral de zichtbaarheid van de klokken en het te compacte stuurwiel zijn de meest gehoorde bezwaren. Het kleine stuur is gebleven, maar de tellers zijn nu wat beter leesbaar en alleen het onderste gedeelte van het centrale informatiescherm valt weg achter de rand. Meer dan ooit straalt het interieur van de 308 luxe en sportiviteit uit, waarbij de afwerking en materiaalgebruik dichtbij de top in dit segment komen. Rammels en kraakjes zijn de auto vreemd en bijna overal vind je zachte kunststoffen. De harde en ietwat glimmende panelen op de portieren zijn dan ook een contrast met de rest van het interieur. Kies je voor de GT-line, dan vind je overal rode accenten en rode stiksels. Dit is met de nodige creativiteit gedaan. Zo is het stiksels op het dashboard zeer fraai en vind je op de portieren een niet alledaags, maar wel mooi patroon. Op de achterbank is de ruimte beperkt en zeker wanneer de voorstoelen in de gemiddelde Nederlandse stand worden gezet, is er net voldoende plek voor jonge kinderen. Andere auto's in deze klasse doen het hierin beter. Geheel achterin is onveranderd een ruimte van minimaal 610 liter voorhanden, wat wél een

fors getal is. Dit komt zelfs in de buurt van de veel grotere Skoda Superb.



## Minder inhoud, meer vermogen

Onder de motorkap van de door ons gereden 308 ligt een splinternieuwe dieselmotor. Met een inhoud van slechts anderhalve liter, maar met toch 130 pk is hij daarmee een goede keuze voor de veelrijder. Op dit moment is hij enkel te verkrijgen met een handgeschakelde zesbak, maar later dit jaar is het mogelijk om de splinternieuwe achttraps automaat aan te vinken op de optielijst. Vanaf dat moment zal de 10 pk zwakkere 1.6 HDi het veld ruimen. Eenmaal onderweg in het bergachtige landschap blijkt de motor een fijne metgezel. Ondanks zijn beperkte inhoud heeft hij een soepele loop en begint hij niet tegen te sputteren als je niet terugschakelt naar de voorgestelde versnelling als je een haarspeldbocht neemt. Ook de geluidsproductie - of eigenlijk het gebrek daaraan - maakt indruk. Uiteraard hoor je bij een stevige acceleratie duidelijk dat je met een zelfontbrander onderweg bent, maar op cruise-snelheid is het heerlijk stil. Het gemiddelde verbruik is nog niet bekend, aangezien het een splinternieuw motorblok betreft. Tijdens de test is geen gemiddeld verbruik gemeten - gezien de



# Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130 S&S GT Line

cyclus waarin we vooral bergop en bergaf reden - maar toch verwachten we een laag verbruik. Dit zal zeker lager zijn dan de motor die hij op den duur vervangt, gezien zijn soepele loop. De auto is daarbij erg prettig in de omgang, waarbij de goede mix tussen comfort en sportiviteit opvalt. De besturing is zwaar en direct en ook de pook laat zich snel, maar toch met de nodige weerstand door de verzetten schakelen. Daarbij heeft de pookknop een fijne grip. Dit alles maakt dat de 308 zich meer dan ooit kan meten met de toppers - op het gebied van rijplezier - in dit segment.



## GT is what you want

Uiteraard kun je kiezen voor de Peugeot 308 in zijn absolute basisuitvoering. Voor iets minder dan 25 mille koop je een auto die voorzien is van een 1.2 PureTech benzinemotor met 110 pk en een handgeschakelde 5-bak. Standaard zijn zaken als een LED-dagrijverlichting in de koplampen, parkeersensoren achter en 16 inch lichtmetalen wielen. Ook climate control en een regen- en lichtsensoren vallen onder de standaarduitrusting van het Active-niveau. Hiermee is de auto al ruim voldoende voor de gemiddelde eisen van de consument. Een stap hoger vind je de Allure die zaken als

# Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130 S&S GT Line

parkeersensoren vóór, aluminium dakrails en actieve cruise-control als standaarduitrusting heeft. Vooral dat laatste is erg handig in de praktijk. De auto leest welke maximumsnelheid op de weg geregeld is via de verkeersbordenherkenning en - met goedkeuring van de chauffeur - is dit automatisch op de cruise-control vast te leggen. Wij reden met de GT-Line. Hiermee is de auto echt af, vooral door zaken als de LED-koplampen, getinte achterruiten en de grote wielen. Daarbij zijn zaken als het glazen panoramadak en het fraaie uitgebreide multimediastelsel comfortverhogende opties.



## Zicht op verbetering

We gaven aan het begin aan dat de Peugeot 308 de absolute topper was van niet alleen het merk, maar ook van de Nederlandse markt. In 2015 was zelfs één op de tien auto's die hier verkocht werd een 308. Toen de voordelen qua bijtelling verdwenen, liep de verkoop behoorlijk terug. Nu de auto flink is aangepakt en in het vooronder te voorzien is van een erg fijne dieselmotor, is hij wederom aantrekkelijk voor de zakelijke markt. In vergelijking met veel van zijn concurrenten biedt de [i]Peus[/test] veel



# Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDi 130 S&S GT Line

pluspunten zoals de grote ruimte voorin en de zeer forse bagageruimte. De minpunten die we al noemden, zijn vooral voor gezinnen met grote kinderen en consumenten die uit de 'premium-merken' komen van toepassing. Op het oog zijn de aanpassingen voor deze facelift gering, maar in de praktijk blijkt dat de Peugeot 308 de strijd weer volop aankan in zijn segment en er weinig overblijft om niet te kiezen voor deze auto.

## Plus

- + Fris en modern uiterlijk
- + Erg prettige dieselmotor
- + Veel bagageruimte

## Min

- Beperkte ruimte op de achterbank
- i-Cockpit nog steeds niet perfect
- Helaas toch harde plastics in het interieur