



Martijn Verhoef
17 oktober 2016

Franse verwennerij

Als zakelijke rijder had je het met de Peugeot 308 toch maar goed voor elkaar. Met een prettige 120 pk dieselmotor, een lage fiscale waarde en slechts veertien procent bijtelling was je de koning te rijk. Maar daar moest je wel wat offers voor maken, want qua samenstelling van de auto had je niet veel keuze; zaken als full-led koplampen en keyless entry gingen aan leaserijdend Nederland voorbij.

Van die beperkingen zijn we inmiddels verlost en zeker vanaf 2017 is de verwachting dat de zakelijke rijder weer echt op het gevoel af gaat en geen genoeg neemt met iets minder rijplezier of comfort om een paar euro's per maand te besparen. Dit biedt perspectief voor auto's met dikkere motoren, zoals de 308 GT voorzien van een dieselmotor. Met 180 pk is het de dikste dieseluitvoering die je kunt kiezen en hij is standaard al behoorlijk uitgebreid uitgerust. Wij namen de auto mee op een road trip naar zijn thuisland, om te ontdekken in hoeverre de GT zijn naam waarmaakt.



Sportief voorkomen

Het Blue Magnetic staat de auto ongelooflijk goed en de standaard 18 inch wielen doen nog een schepje bovenop het sportief ogende ontwerp. Zet de auto naast een BlueLease uitvoering en van voren lijkt het wel een compleet andere auto. De sportieve grille, de full-led lichtunits en de laaggeplaatste richtingaanwijzers met 'fade-effect' geven een nog smaakvollere draai aan de Fransoos. In deze uitvoering komt de auto qua uitstraling dicht bij de uiterst rappe GTi, die als Ã©Ã©n van de absolute toppers in dit segment geldt.

De hatchback was altijd het knappere broertje in de 308-familie, maar zeker in de GT-uitvoering - dat ook leverbaar is als GT-line op overige motoriseringen - weet de auto te verbluffen. Het ontwerp is nog steeds bijdetijds en hoewel een facelift begin volgend jaar wordt verwacht, kan de auto in deze vorm gerust nog even door.



Pijnpuntjes

Vanbinnen is op subtiële wijze onderscheid gemaakt met de gewone uitvoeringen. Het rode stiksel op het dashboard is een welkome aanvulling, evenals de wijzerplaten met een finishvlag motief. De stoelen zijn bekleed met alcantara en door de tevens rode bies geven ze het interieur een sportief tintje. Hoewel de stoelen er bijzonder comfortabel uit zien en bovendien uitgebreid te verstellen zijn, gaan ze op den duur behoorlijk hard aanvoelen. De zijdelingse steun is daarentegen voldoende op orde, ook in haarspeldbochten word je prima op je plek gehouden.

De verwachting is dat het infotainment op de schop gaat bij de vernieuwde 308 en dat is geen verkeerde keuze. We konden kort geleden al kennismaken met het interieur van de gloednieuwe 3008 en in die auto reageert het touchscreen een stuk sneller dan in de 308. Het blijft vervelend dat je door middel van de knoppen naast het scherm moet bladeren tussen de menu's en maar heel summier meer informatie tegelijk kunt krijgen. Zo is het zoeken naar de tijd en bijvoorbeeld de digitale snelheid een behoorlijke opgave.

Op het gebied van binnenruimte is de 308 hatchback geen hoogvlieger. De kofferbak is



Peugeot 308 GT 2.0 BlueHDi 180

met 420 liter ruim genoeg, maar de beenruimte en hoofdruimte voor de achterpassagiers houden niet over. Het optionele panoramadak - dat helaas niet open kan - snoept behoorlijk wat ruimte weg, waardoor je al snel met je kruin tegen het dak aan zit. Veel directe concurrenten zijn als hatchback echter ook niet bijzonder ruim, waardoor de 308 keurig in de pas loopt.



Sneller dan gedacht

Zoals het een echte GT betaamt, is de auto een heerlijke reisgezel. Standaard is de auto voorzien van een zestraps automaat: de EAT6. Een erg fijne transmissie, want zowel bij rustig versnellen als bij een forsere acceleratie weet de automaat je moeiteloos door de verzetten heen te helpen. Ten opzichte van een automaat met dubbele koppeling krijg je natuurlijk net iets meer mee van de schakelmomenten, maar de auto houdt niet storend in bij het overschakelen en is snel bij de leest. Je kunt bovendien zelf gaan schakelen door de flippers aan het stuur. Helaas voegen die flippers niet heel veel toe aan de beleving, want de reactie op het schakelcommando duurt te lang. Bovendien zitten de flippers vast aan de stuurkolom en bewegen ze niet



Peugeot 308 GT 2.0 BlueHDi 180

mee met het stuurwiel.

Het onderstel is speciaal aangepast voor de GT. Zo is de voorwielophanging versterkt en zijn de schokdempers anders afgesteld. En dat merk je goed, want ten opzichte van een gewone 308 voelt de auto minder week aan en is hij communicatiever. De besturing wordt bekrachtigd door een snelheidsafhankelijke elektronische stuurbevestiging en daarmee moet de auto zich nog beter naar de hand van de bestuurder zetten. De besturing is nog steeds niet heel direct en wellicht zelfs een beetje vaag rond de middenstand, maar je krijgt ten opzichte van de gewone 308 veel meer feedback.

De motor is het juweeltje van de 308 GT. Met zijn 180 paardenkrachten en 400 Nm koppel is hij ronduit vlot.

Doordat de automaat niet op hetzelfde niveau staat als bijvoorbeeld een DSG en de motor vooral onderin de toeren wat koppel mist, waardoor hij wat aarzelend begint aan de 0-100 km/h sprint, is de auto bijna een seconde langzamer dan een Volkswagen Golf GTD, maar in de praktijk lijkt dat verschil veel minder groot.



Driver Sport Pack

In de standaarduitrusting van de 308 GT is het Driver Sport Pack opgenomen. Met een druk op de knop wordt de sportmodus geactiveerd waardoor de gasrespons net wat vlotter wordt. Een ander onderdeel van het pakket is de versterking van het motorgeluid via de speakers. En dat had Peugeot beter niet kunnen doen, of zoals bij bijvoorbeeld de MÃ©gane GT het geval is; de keuze aan de berijder laten. Zodra je de sportknop indrukt klinkt het geluid van een hoogtoerige benzinemotor door de speakers, waardoor je echt het idee krijgt dat je jezelf voor de gek aan het houden bent. Natuurlijk voegt het iets toe aan de beleving bij het accelereren, maar het klinkt zo onnatuurlijk dat je er al snel aan gaat ergeren.

Verder biedt het gratis pakket wel leuke aanvullingen met onder andere de turbodrukmeter en de g-krachtenmeter tussen de tellers.

Hoewel de Peugeot er niet direct uitspringt qua prestaties, is de algemene indruk erg goed. De auto schept vertrouwen door het goede onderstel en door het gemak waarmee alles gaat. Of het nu op bochtige wegen aan de Franse kust is, of in drukke steden met chaotische verkeer; met de 308 voel je je er thuis en doordat je altijd een



Peugeot 308 GT 2.0 BlueHDi 180

beroep op het meer dan gemiddelde vermogen kunt doen, houdt geen enkele verharde omgeving je tegen.



Mooi meegenomen

Het is niet de snelste of spannendste auto die je kunt krijgen voor dit geld, want toegegeven: de 38.300 euro die deze auto moet kosten is een behoorlijk bedrag. Maar, als je eenmaal de ideale zitpositie hebt gevonden - ook dat duurt even bij de 308, maar het is ons ook gelukt - dan leer je de auto echt waarderen. Dat de auto er ook nog eens erg fraai uitziet, is natuurlijk mooi meegenomen. De auto is niet alleen een hele trouwe metgezel, hij geeft je daarnaast echt een boel rijplezier. Niet perfect, maar wel plezierig.

Kan dat niet goedkoper vraagt u? Helaas, nauwelijks. Vanaf 36.010 euro staat de auto op de oprit, maar zaken als het Denon geluidssysteem met subwoofer en het panoramadak wil je er gewoon op hebben. Kan het nÃ³g duurder, vraagt u? Dat kan zeker, want met het aankruisen van elektrisch verstelbare stoelen met massagefunctie en het rijhulppakket met onder andere dodehoekhulp maak je het rijden wellicht nog



Peugeot 308 GT 2.0 BlueHDi 180

comfortabeler, maar daarmee kruipt de prijs behoorlijk dicht naar de 40 mille toe. Neemt niet weg dat de auto met zijn standaarduitrusting en de automaat al behoorlijk compleet is. Tel daar de fijne diesel bij op en je hebt in vergelijking met gelijk gemotoriseerde concurrenten een hele goede deal. Voor degenen die minder kilometers maken, maar wel uit zijn op een gemakkelijke auto is er naast de GTi ook nog een benzinevariant van de GT, die met 205 pk ook geen lieverdje is.

Plus

- + Springt eruit in zijn segment
- + Vertrouwenwekkende auto met dito prestaties
- + Mooie interieurafwerking

Min

- Multimedia af en toe traag
- Motorgeluid via speakers onnatuurlijk
- Vrij harde stoelen voor een Fransoos