



Metamorfose voor de leeuw

Peugeot bevindt zich in een ware transformatie. Het merk heeft met auto's als de 3008, 5008, 208 en 508 al laten zien dat het strak gelijnde en vlot ogende auto's op de weg kan zetten. De 308 volgt deze koers en is meteen de vaandeldrager van een nieuw logo.

Het lijkt haast alsof de leeuw naar een professionele portretfoto is gegaan.

Peugeot deed haar nieuwe logo enige tijd geleden al uit de doeken, maar nu zien we de koning van het dierenrijk voor het eerst in het echt in zijn nieuwe gedaante. Niet langer staat hij rechtop met zijn voorpoten vooruit: voortaan ligt de focus op zijn bek en zijn manen. Zoals bij Porsche en Ferrari staat de leeuw op een schildje, dat op de GT-uitvoering van de 308 zelfs zichtbaar is op de flanken. Bij de afgehuurde hangar op een privévliegveld in de Franse kustplaats Cannes staat een hele batterij aan 308'en te wachten om aan de tand gevoeld te worden. We stappen in de 308 SW HYbrid 225 en nemen een route langs de kust om te kijken hoe deze leeuw zich laat temmen.



Opgaan in de zee

Peugeot heeft het herziene logo niet bepaald nodig om te benadrukken dat we hier met een compleet nieuwe 308 van doen hebben. Van voren oogt hij behoorlijk agressief: de scherp gelijnde koplampen lopen naadloos over in de grote grille en aan weerszijden flankeren twee 'slagtanden' - die eerder ook al op de 208 en 508 te zien waren - de voorkant. Die fungeren tegelijkertijd als dagrijverlichting en als richtingaanwijzer. De grille is opgevuld met kleine zilveren lijntjes die naar het midden toe korter worden, zodat het nieuwe logo er extra uit springt. Dat logo is overigens behoorlijk fors: achter de leeuw zijn de sensoren voor onder meer de adaptieve cruise control en de noodremassistent verwerkt.

Van opzij gezien loopt de raamlijn van de 308 SW naar achteren toe steiler naar beneden dan voorheen. Vanuit zowel de koplampen als de achterlichten lopen twee taillelijnen over de zijkant, die naar het midden van de auto toe een iets minder scherpe vouw krijgen. Dat stijlelement maakt mede dat de 308 SW er eigenlijk vanuit alle hoeken scherp en dynamisch uit ziet. De sportieve bumpers en 18-inch wielen van het



GT-uitrustingspakket maken hem af, maar ook zonder die opsmuk oogt de 308 SW een stuk strakker dan voorheen. Extra pluspunten krijgt Peugeot voor de flitsende kleur 'Bleu Avatar', die ook op de foto's te zien is. Daarmee lijkt de 308 haast op te gaan in de zee op de achtergrond. Ook leuk: het is de kleur waarin de SW standaard wordt geleverd!



Focus op multimedia

Het interieur van de 308 SW is zoals je dat van een moderne Peugeot verwacht. De afwerking en het materiaalgebruik zijn zeer goed te noemen en het geheel maakt een 'premium' indruk. Meteen valt het relatief kleine stuur op, dat tevens voorzien is van het nieuwe logo. De zitpositie in de auto is goed, de stoelen zijn lekker zacht, ruim voldoende instelbaar en het stuur kan ver naar je toe. Met name de uitschuifbare zitting van de bestuurdersstoel is erg prettig en zorgt voor meer comfort op lange afstanden. Overigens is de bestuurdersstoel elektrisch verstelbaar met memoryfunctie, terwijl de rijder de stoel nog wel met de hand moet verstellen. De passagiersstoel moet het ook stellen zonder de uitschuifbare zitting.



Achterin de 308 SW is de zitruimte niet heel riant. De hoofdruimte is prima in orde, maar de beenruimte houdt niet echt over, met name omdat je je voeten eigenlijk niet onder de stoel kwijt kunt. Een volwassene van 1,86 kan nauwelijks achter zichzelf zitten, maar voor kinderen is de achterbank van de 308 SW gewoon toereikend. In tegenstelling tot het vorige model heeft de nieuwe 308 SW een glazen panoramadak dat wÃ©l open kan! Het dak beslaat niet langer de lengte van de hele auto, wat op hete dagen wel zo prettig is. De bagageruimte is zelfs in de plug-in hybride riant te noemen: in de 308 SW kun je 548 liter kwijt. Ter vergelijking: de Seat Leon FR e-Hybrid komt niet verder dan 470 liter. In de reguliere benzine- en dieselvesies van de 308 SW kun je met 608 liter aan bagageruimte zelfs nog wat meer spullen meezeulen.

Peugeot pakt bij de nieuwe 308 behoorlijk uit als het gaat om de multimedia. Allereerst zit boven het stuur een digitaal instrumentarium dat het merk 'i-Cockpit 3D' noemt. Dat instrumentarium zit boven het stuur en is goed zichtbaar. Op de middenconsole zit een nieuw touchscreen dat uit twee delen is opgebouwd. Het bovenste gedeelte is het scherm waarop alle informatie te zien is, op het onderste gedeelte - een soort touchbar - zijn verschillende knoppen naar wens te programmeren. Zo kun je bijvoorbeeld de activatie van het start-stopsysteem erin zetten, maar ook de temperatuurregeling voor de bestuurder. Het scherm heeft een hoge resolutie, wat ook goed naar voren komt bij de 360-graden camera bij het inparkeren, en de interface is overzichtelijk, maar soms nog wel traag, zoals bij het laden van de kaart als je de navigatie opent. Daarbij zijn de animaties bij het wisselen van de menu's leuk, maar het draagt niet echt bij aan de snelheid van het systeem. Hoewel Peugeot dus echt vooruitgang heeft geboekt op het gebied van infotainment, valt er dus nog wel wat winst te behalen.



Goede allrounder

Op het vlak van design zit het wel snor met de nieuwe 308 SW, maar rijdt hij net zo dynamisch als hij eruit ziet? Dat valt wel mee. Zo zacht als een Citroën wordt het niet, maar de 308 SW is niet uitgesproken sportief. Qua onderstelafstemming is hij goed te vergelijken met auto's als de Seat Leon ST en de Volkswagen Golf Variant: niet te hard, niet te zacht. De Peugeot weet goed raad met drempels en oneffenheden in het wegdek, maar filtert de bestuurder ook weer niet compleet van de buitenwereld. De besturing is daar ook een goed voorbeeld van: het kleine stuurtertje maakt dat de 308 behoorlijk wendbaar aanvoelt, ook laat de auto zich prima plaatsen in bochten. Wel verloopt het sturen zelf licht en vrij gevoelloos. Daarmee nodigt de 308 niet echt uit tot een lekker potje sturen, maar voor dagelijks gebruik werkt het prettig.

De aandrijflijn van de 308 SW kennen we al uit zijn grote broer: de 508 SW. Bij die auto waren we met name onder de indruk van de souplesse van de aandrijflijn. Dat is in het geval van de 308 niet anders. 225 pk aan gecombineerd vermogen maakt een behoorlijk vlotte auto van de compacte middenklasser: de sprint naar de 100 km/h zit



Peugeot 308 SW HYbrid 225 e-EAT8 GT Pack Business

erop in 7,5 seconden en de topsnelheid ligt op 235 km/h. Het verbruik hebben we tijdens de korte introductie niet kunnen testen, wel gaf de auto met volle accu een puur elektrische actieradius van 53 km aan. Dat is voor de meeste woon-werksituaties heel bruikbaar, al moet een langere test uitwijzen hoeveel van die actieradius in de praktijk overblijft.

Waar de 308 SW met name in uitblinkt is de stilte en souplesse aan boord. De overschakeling van elektrisch naar benzine verloopt heel vloeiend en de 1.6 viercilinder doet in stilte zijn werk. Ook rolgeluiden en windgeruis blijven buiten de deur.

Gecombineerd met de comfortabele onderstelafstemming en de fijne stoelen maakt dat van de 308 een prettige metgezel voor de lange afstanden.



Zwaargewicht

Voor de 308 SW kun je als klant allereerst kiezen uit twee verschillende benzinemotoren: de 1.2 Puretech 110 en 130. We hebben ook nog kort met de Puretech 130 gereden, maar wat opvalt is dat die motor duidelijk een stuk rumoeriger is dan de plug-in hybride. Wel is goed te merken dat je met flink minder gewicht



Peugeot 308 SW HYbrid 225 e-EAT8 GT Pack Business

onderweg bent: het leeggewicht scheelt 342 kilo. Dat komt de rij-eigenschappen ten goede: de 308 SW laat zich zonder zware accu aan boord net iets makkelijker door een bocht loodsen. Boven de twee benzines zijn de HYbrid 180 en 225 geplaatst, waarbij het verschil hem zit in het vermogen van de benzinemotor. Dieselaars hebben minder keuze: in Nederland staat alleen de 1.5 BlueHDI met 130 pk op de prijslijst. De plug-in hybrides zijn logischerwijs alleen verkrijgbaar met automaat, de overige motoren zijn leverbaar met zowel handbak als automaat.

De auto waar wij mee onderweg waren in Cannes was een GT Pack Business. Deze duurste uitvoering heeft alle uiterlijke kenmerken van de GT en beschikt standaard over zaken als de elektrisch verstelbare AGR-bestuurdersstoel, Keyless Entry, een elektrische achterklep, Matrix-ledkoplampen en adaptieve cruisecontrol. Het panoramadak en Focal-hifisysteem zijn dan nog als optie te bestellen, net als lederen bekleding voor de stoelen en een verwarmbare voorruit. Al met al staat er met deze uitvoering dus een heel complete auto op de stoep, maar dat mag ook wel voor ruim 45 mille. Een Golf heb je niet voor dat geld, zeker niet met plug-in hybride aandrijflijn, maar de Leon FR e-Hybrid zit wel ongeveer in die prijsstelling.



In alle opzichten beter

Met de nieuwe 308 SW laat Peugeot nog maar eens zien dat het merk flink bezig is om het oubollige imago van een aantal jaar geleden weg te poetsen. De stationwagen ziet er een stuk strakker en vlotter uit dan voorheen en maakt over het geheel genomen een meer hoogwaardige indruk. Het infotainmentsysteem ziet er een stuk beter uit dan bij het vorige model en het interieur van de 308 is sowieso een prettige plek om te zijn, met fijne stoelen en een mooi strak design. De onderstelafstemming sluit daar goed op aan: de 308 weet een goede balans te bieden tussen comfort en dynamiek, waarbij de nadruk meer ligt op comfort.

Wel zijn er nog een aantal kanttekeningen: het infotainmentsysteem werkt niet altijd even snel, de ruimte achterin houdt niet echt over en als plug-in hybride is hij behoorlijk zwaar. Daar staat tegenover dat de plug-in hybride aandrijflijn heel soepel en stil is en van de 308 een lekker vlotte auto maakt. Al met al zien wij voor de Nederlandse markt zeker potentie voor de nieuwste telg in de leeuwenfamilie. Bestel hem wel in Bleu Avatar!



Plus

- + Strak design
- + Fijne aandrijflijn
- + Goede stoelen

Min

- Weinig ruimte achterin
- Zwaargewicht
- Bij vlagen trage infotainment