



Pawel Piotrowski
14 april 2014

Voor wie niet wachten kan

Met de nieuwe 308 heeft Peugeot goud in handen. In het eerste kwartaal van 2014 zijn al 600 auto's op kenteken gezet, terwijl in heel 2013 niet meer dan 1.245 exemplaren de showroom verlieten. De inzet van Peugeot ligt niettemin een stuk hoger. Wanneer later dit jaar de SW en hatchback met superschone BlueHDi en 14% bijtelling verschijnen, zal de ware sprint naar de Peugeot-dealer beginnen. Voor wie ongeduldig is of om andere redenen niet kan wachten is er nu al een Car of The Year 2014 met 20% bijtelling; de 308 e-HDi.



Waar zitten de verschillen?

Zowel de e-HDi als de nog te verschijnen BlueHDi maken in de basis gebruik van dezelfde technologie. Achter de grille met het bekende lion-embleem schuilt bij beide eenzelfde 1.560cc metende viercilinder dieselmotor die in verschillende uitmonsteringen sinds 2001 in diverse Ford en PSA-modellen dienst doet. Er zijn echter verschillen. In de Peugeot 308 e-HDi ligt de uitstoot op 95g/km CO₂, terwijl de BlueHDi slechts 82 gram koolstofdioxide per kilometer uithoest. Dat roept natuurlijk vragen op. Waar komen deze verschillen vandaan? En waarom moeten wij zo lang op de zuinigere BlueHDi wachten?

Om maar met de eerste vraag te beginnen; de BlueHDi is, naast een normale katalysator en roetfilter, voorzien van een tweede katalysator met SCR-technologie en AdBlue additief. Door deze vloeistof in de hete uitlaatgassen in te spuiten worden de bij de verbranding gevormde schadelijke stikstofoxiden omgezet in het onschadelijke stikstof en water. De speciale SCR katalysator is de plek where the magic happens. Het toevoegen van deze hardware maakt het noodzakelijk om de software daarop af te

stemmen en dat verklaart meteen de wachttijd op de bijzondere BlueHDi.



Toch nog behoorlijk vlot

Om alvast in de stemming te komen hebben wij voor deze rijtest een Peugeot 308 1.6 e-HDi aan de tand gevoeld. Met 115pk en 270Nm is deze versie een tikje minder krachtig dan de nog te verschijnen BlueHDi met 120pk en 300Nm. Voor een compacte middenklasser zijn het cijfers die niet meteen tot de verbeelding spreken. En toch komt de 308 tijdens het rijden behoorlijk vlot over. De 1.6 e-HDi smeert zijn koppel over een breed toereengebied uit, waardoor je bij acceleraties niet tegen een explosief 'piekmoment' aanloopt. De kracht wordt mooi verdeeld en van een turbogat is geen sprake. Daarbij reageert de 1.6 e-HDi opvallend vlot op commando's van het rechervoetje en is het blok nauwelijks waarneembaar in het goed geïsoleerde interieur.

Deze prettige motor is aan een handgeschakelde zesbak gekoppeld die heel sterk op efficiëntie is getrimd. De overbrengingen zijn naar mijn smaak te lang gekozen,

waardoor je de bak vaak noodgedwongen in een lagere versnelling laat staan. Wanneer je binnen de bebouwde kom bij 50km/h in de vierde versnelling schakelt zakt het toerental extreem af. Tegen hetzelfde verschijnsel loop je ook bij 80km/h aan, waar je eveneens niet ongestraft naar de zesde versnelling kunt overschakelen. Bijkomend nadeel is dat de cruise controle pas vanaf de vierde versnelling geactiveerd kan worden. In de stad heb je daar - wanneer je netjes 50 rijdt - dus niets aan.



Flinke actieradius

Dat neemt niet weg dat de handgeschakelde zesbak een fijne transmissie is. Ten opzichte van de voorganger laat de bak een vertrouwenwekkender gevoel achter, mede door de kortere slagen en trefzekere bediening. Op een koude winterochtend stoort enkel de koude metalen pookknop. Qua rijgedrag bevalt de nieuwe 308 verder goed. Het onderstel is een fijne combinatie van sportiviteit en comfort, zonder daarbij nadrukkelijk een kant te kiezen. Dankzij een lager gewicht, straffere demping en een relatief klein stuurkje heb je als bestuurder toch nog het idee met een handzame en dynamische auto op pad te zijn. De 308 helt namelijk gering over en stuurt met

voldoende precisie in. Daarbij is de mate van bekrachtiging terughoudend gekozen, wat bijdraagt aan een algehele prettige rij-indruk.

En dat is niet geheel onbelangrijk bij een dergelijk spaarzame auto. Het gros van de e-HDi kopers zal veel kilometers per jaar afraffelen. Juist dan ga je als bestuurder de prettige rijeigenschappen en het fijne dieselblok extra waarderen. In het voordeel van de dieselgestookte 308 spreekt verder de prettig lange range. Met een gemiddeld testverbruik van 1 op 20 en een tankinhoud van 53 liter is een theoretische actieradius van 1.060 kilometer mogelijk. Dat is weliswaar minder ver dan op basis van het beloofde verbruik, maar nog steeds een aanzienlijke afstand.



Goede en aangename zitpositie

Eenieder die veel eentonige kilometers maakt wil dat natuurlijk in een prettige omgeving doen. Dat begint vooral met een goede zitpositie. Deze is snel gevonden in de 308. De verstelmogelijkheden van de voorstoelen zijn royaal en de bewegingsruimte voorin meer dan prima. Bijzonder aangenaam zijn de goed geprofileerde stoelen die

Peugeot 308 1.6 e-HDi Active

een goede mix tussen comfort en ondersteuning bieden. Als bestuurder kijk je tegen een opgeruimd dashboard aan dat niet teveel afleidt. De meeste instellingen van de auto zijn makkelijk en snel te bedienen via het 9,7 inch grote touchscreen. Op de achterbank gaat het er wat krapper aan toe dan voorin. De beenruimte voor de achterpassagiers gaat ten koste van de relatief grote bagageruimte, die met 420 liter inhoud leidend is in dit segment.

Een voornaam voordeel van een lage bijtelling is het feit dat je een auto voor een geringe bijdrage lekker luxe kunt aankleden. Op de door ons gereden 308 Active zijn veel voorzieningen standaard en blijft er weinig te wensen over. Rationeel gezien zijn er weinig redenen om voor de duurdere Allure te kiezen. Deze uitvoering onderscheidt zich vooral door een luxer exterieur van de standaard leaseauto. Een chromen strip rondom de ramen, andere velgdesigns en een fraaier front met een andere voorbumper en volledige LED-koplampen zijn de voornaamste verschillen. Het gaat slechts om details, maar zonder deze items oogt de 308 van een klasse lager.





Wees geen dief

Door als zakelijke rijder voor de Peugeot 308 1.6 e-HDi te kiezen ben je in principe een dief van je eigen portemonnee. Dat is niet te wijten aan een extreem hoge catalogusprijs of een zeer slecht brandstofverbruik, maar aan het simpele feit dat je voor de binnenkort verkrijgbare gemodificeerde 308 1.6 BlueHDi iedere maand netto zo'n €50 minder bijtelling betaalt. Daar kun je een flinke kar boodschappen mee kopen en toch dezelfde prettige auto rijden. Want welke toevoeging je het beestje ook geeft, prettig rijden doet de Peugeot 308 1.6 diesel zeker. De motor heeft een prettig karakter en met de rijeigenschappen en andere waarden is ook niets mis. Enkel de vreemd gespatieerde versnellingsbak gooit wat roet in het eten. Jammer, want voor de rest is de Peugeot 308 een goede allrounder.

Plus

- + Soepele en stille dieselmotor
- + Prettige rijeigenschappen
- + Behoorlijke actieradius

Min

- Vreemd gespatieerde versnellingsbak
- Beenruimte op de achterbank
- Ongunstige bijtelling tov de BlueHDi