



Martijn Verhoef  
9 oktober 2018

## Aangepast aan de vraag

Als je al die successen van Peugeot in de laatste jaren opnoemt, vergeet je bijna dat het Franse merk nog niet eens zo heel lang geleden flink in de penarie zat. Verkoopcijfers liepen terug en de marge stond onder druk. In plaats van te bezuinigen op gebruikte materialen of de ontwikkeling van motoren, werd er flink geïnvesteerd. Mooie interieurs, zuinige motoren en een luxueuzere en tegelijk minimalistische uitstraling moesten het tij doen keren.

Dat werkte verrassend goed, want de PSA-groep floreerde de afgelopen jaren als nooit te voren. De Peugeot 308 is één van de aanjagers van dit succes, want het model blijft in heel Europa erg gewild. Na een bescheiden facelift is het tijd om ook onderhuids verandering aan te brengen. Een nieuwe dieselmotor deed zijn intrede, maar ook een nieuwe achtraps automaat is inmiddels te bestellen. Wij namen een 308 SW met benzinemotor mee op een tocht door Europa.



## Allure is stijlvol

De 308 phase II is ons niet onbekend, want tijdens de introductie reden we de dieserversie met 130 pk al. Maar de benzineversie is minstens zo interessant en daarom proberen we deze auto graag uit voor wat langere tijd. In het oog springen de grote 18 inch wielen, waarvan je door wat optisch bedrog al gauw zou zeggen dat ze nog wat maatjes groter zijn. Ze staan de auto in ieder geval erg goed, maar kosten bovenop het Allure-uitrustingsniveau bedragen een lieve 1.600 euro.

De Allure is verder een stuk rustiger vormgegeven dan de eerder gereden GT-Line. Embleempjes zijn weggelaten en het ontwerp is mooi in balans. De rechtopstaande grille staat de auto goed en het toegevoegde chroom van de Allure maakt dit eigenlijk het meest passende neusje voor de 308. De scrolling indicators zijn helemaal in op het moment en de 308 blijft daarom niet achter. Aan de achterzijde kun je bijna niet ontdekken dat je met een faceliftmodel te maken hebt, hier waren wat grondigere wijzigingen op zijn plaats geweest.





## Opgeruimd, maar niet klinisch

Vanbinnen is het ook zoeken naar veranderingen na de facelift. We zien een gewijzigd multimediasysteem en nieuwere tellers. Het minimalistische van voor de facelift is gebleven en dat geeft het geheel een opgeruimde en strakke indruk. Tevens is het fijn om te merken dat de aanraakcommando's van de knoppen naast het scherm veel sneller worden opgepakt. Bovendien heb je nu beschikking over Apple Carplay en, wellicht nog wel fijner, een goed werkende spraakassistent. Deze schitterde tot voor kort nog door afwezigheid. De navigatie maakt gebruik van TomTom-kaarten en zowel de instructies als het kaartenmateriaal zijn zeer betrouwbaar. De gesproken begeleiding is duidelijk en de live verkeersinformatie hielp ons meerdere malen om vele minuten van een vertraging af te snoepen. Als test plaatsten we de mobiele app Waze naast het systeem van Peugeot en dan blijkt dat het ingebouwde Peugeot Connect echt niet onderdoet voor de smartphone, maar dan op een groter scherm.

We reden eerder voor langere tijd in de 308 GT van voor de facelift en toen viel ons op dat de stoelen op den duur vrij hard aanvoelden. Hoe anders is het bij de heerlijk



# Peugeot 308 SW 1.2 PureTech EAT8 Allure

zittende lederen zetels in de huidige testauto. Niet alleen zien de stoelen er bijzonder fraai uit, ze zitten ook lekker zacht en bieden toch een goede zijdelingse steun. De zitting geeft voldoende ondersteuning aan de bovenbenen en bovendien kun je je knie prima laten rusten tegen het kunststof van het dashboard. Ook achterin heb je geen reden tot klagen; ondanks de aanwezigheid van het panoramisch dak heb je voldoende hoofdruimte en daarnaast kun je zelfs als langere achterbankbewoner je benen prima kwijt. Wel is het jammer dat er in de testauto bespaard is op oplaadpunten. We hebben in de gehele auto de beschikking over één USB en één 12V-ingang. De achterpassagiers hebben het nakijken, want voor hen er is geen mogelijkheid tot het opladen van elektronica.



## Automaat welkome aanvulling

De 1.2 PureTech motor van PSA heeft zijn strepen inmiddels lang en breed verdiend. Zeker als 130 pk sterke variant weet de motor te overtuigen in souplesse en geraffineerdheid. De auto pakt goed op en weet daarna moeiteloos te versnellen. In tegenstelling tot automaten met een dubbele koppeling merk je natuurlijk wel de





# Peugeot 308 SW 1.2 PureTech EAT8 Allure

overgangen van de verzetten, maar dat gebeurt niet op hinderlijke wijze. In vergelijking met de conventionele achttraps automaat van ZF -die je bijvoorbeeld in de BMW 5 Serie vindt - valt wel iets op: de EAT8 gaat echt alle verzetten af, terwijl de ZF nog wel eens een versnelling overslaat als je op rustige wijze accelereert. Er is dus altijd een baas boven baas, maar in vergelijking met de oudere automaat met zes versnellingen ga je er in de nieuwe 308 grote stappen op vooruit.

Waar de Peugeot nog meer in uitblinkt, is comfort. Wie wel eens bij het Oost-Duitse Frankfurt de grensovergang naar Polen heeft genomen, kan het beamen: je krijgt het idee dat op de betonplaten snelweg nog de tanks van de Russen naar Berlijn banjerden. Toch geeft de 308, uiteraard met aangepaste snelheid, geen krimp. De grote onzuiverheden worden prima opgevangen en daar doen de grote wielen die op de testauto zijn gemonteerd niets aan af. In bochten geven deze wielen en het bijbehorende brede schoeisel juist veel vertrouwen, wat de 308 SW met zijn fijne kleine stuurkje een hele goede bochtenridder maakt.





## Zuinigheidswonder met handleiding

Op de lange snelwegen toont de auto zich juist koersvast en kun je onvermoeid doortoeren. De 1.2 bewijst zich als zuinigheidswonder, maar daar hoort wel een gebruiksaanwijzing bij. Of eigenlijk het motto 'trap het gaspedaal niet te diep in'. Houd je het bij een keurige 120 kilometer per uur, dan kun je ook op de snelweg een prima resultaat neerzetten. Maar op de Autobahn gaat het gas er iets meer op en bij 150 op de cruise control zit je volgens de boordcomputer al snel op een gemiddeld verbruik van een teleurstellende 8,7 liter op de 100 kilometer. De auto presteert op hoge snelheid nog steeds moeiteloos en vertrouwenwekkend. Druk je de Sport-knop op de middenconsole in, dan kun je rekenen op een snellere gasrespons en een automaat die de motor meer toeren laat maken. Maar helaas is de sportstand niet te individualiseren, zodat je altijd opgescheept zit met nep motorgeluid dat over de speakers mee schalt. Dit wordt al snel irritant, zodat we tijdens de test zelden een beroep hebben gedaan op de sportstand.



## Zowel zakelijk als particulier relevant

In het C-segment worden veel auto's onevenredig hard getroffen door de nieuwe WLTP-wetgeving. De motoren met een kleine cilinderinhoud moeten in de praktijk veel harder werken om een zwaardere auto voort te bewegen dan uit eerdere en minder realistische tests bleek. De Peugeot 308 is daarop geen uitzondering, want zeker de dieserversies zijn de laatste tijd flink in aankooprijks gestegen. Reden voor veel leaserijders die net op het omslagpunt zitten om voor benzine te kiezen. De 1.2 PureTech 130 is dan een slimme keuze, want qua prestaties kom je niets tekort en al vanaf het instapmodel zit de auto goed in zijn spullen.

Als Active biedt de auto je licht- en regensensoren, cruise control en lichtmetalen wielen. Maar als zakelijke rijder kun je ook voor de Blue Lease edities gaan, met naast de eerder genoemde zaken ook het nieuwe navigatiesysteem. Wil je de automaat, dan zit je vast aan minimaal de Blue Lease Premium (vanaf 30.790 euro) of voor particulieren de Allure (33.270 euro). Het panoramadak, chromen accenten in het exterieur en een achteruitrijcamera behoren onder andere tot de standaarduitrusting.



# Peugeot 308 SW 1.2 PureTech EAT8 Allure

Bij onze testauto werden onder meer het naar tevredenheid werkende Denon geluidssysteem, dodehoekhulp en de full-ledverlichting aangevinkt. Tel daar de grotere wielen en lederen bekleding bij op en de rijklaarprijs bedraagt opeens 40.274 euro. Maar dan heb je qua opties weinig te wensen over en beschik je over een auto met zeer fijne aandrijflijn en een automaat die de beleving naar een hoger niveau tilt.

## Plus

- + Nog altijd bij de tijd qua design
- + Zowel zakelijk als particulier een goede deal
- + Nieuwe automaat is flinke meerprijs waard

## Min

- Sport-stand zorgt voor irritatie
- Te weinig stroompunten
- Brandstofverbruik loopt onevenredig hard op