Wilbert Huls
3 september 2014

Zichzelf zijn

Peugeot gaf het laatste decennium een bijzondere draai aan zijn stations uit het C-segment. Zowel de 307 SW als de vorige 308 SW hinkte een beetje op twee gedachten. Geboren als station, wilden ze ook een graantje van de MPV-markt meepikken met zeven zitplaatsen en een iets hogere daklijn. In de tussentijd heeft de 5008 zich - zij het wat laat - duidelijk in die markt genesteld en maakt dat de weg vrij voor de nieuwe 308 SW om te zijn wat hij is: een echte stationwagon.

Back to basic

Bij de nieuwe 308 SW is Peugeot duidelijk weer terug gegaan naar de basis. De auto is lager dan zijn beide voorgangers, maar is in de lengte toch goed gegroeid. Dat maakt dat de station er veel gestroomlijnder uitziet. Een paar lichte oppervlakteplooien in de lengterichting van de auto versterken deze lijn. De grote bek die Peugeot tot voor kort zo kenmerkte zien we niet meer terug. Er is gekozen voor een eenvoudig ontwerp, dat tegelijkertijd toch stijlvol oogt met chromen aanzetjes rond de grille, zijramen en dakrails. De extreme vormen zijn dus verdwenen, maar Peugeot is er toch in geslaagd met de nieuwe designrichting een familiegezicht te creÃ«ren. Met kleine accenten zoals het hoekje uit de koplamp of de volledige merknaam in de grille, zien we duidelijke familietrekjes van de laatste modellen, zoals de 2008 of 108.

Opgeruimd

De rustige lijn die ingezet is voor het exterieur wordt binnenin doorgezet, al weet Peugeot er een geheel eigen draai aan te geven. Via commercials gaat Peugeot hiermee de boer op, maar het is echt opvallend hoe opgeruimd het dash is. In de middenconsole is de bezetting teruggebracht tot een draaiknop voor het audiovolume en vijf drukknoppen voor onder andere de alarmlichten en ruitverwarming. Daarboven prijkt enkel nog het touchscreen voor zo'n beetje alle andere functies. Dat maakt het soms lastig dat je niet altijd de gewenste functie direct onder handbereik hebt, maar het systeem is wel duidelijk en vlot. Bovenal moeten we de complimenten geven voor de helderheid van scherm. Het ligt helemaal voorin het dashboard, waardoor het gevoelig is voor invallend zonlicht van de zijkant, maar daar ondervindt de leesbaarheid nul hinder van. Bijkomend voordeel van het opgeruimde geheel is dat er nauwelijks naadjes of richels zijn te vinden. Waar dat wel het geval is, zitten de mooie materialen redelijk goed in elkaar. Enkel de randjes buiten het directe gezichtsveld zijn wat minder en soms vervelend scherp.

Een ander opvallend stukje ontwerp is de klokkenwinkel. En dan hebben we het niet over het esthetische aspect, want op dat vlak is hij gewoon mooi van eenvoud. We bedoelen ook niet de toerenteller die vanwege de symmetrie tegen de klok indraait. Het is de positie van de tellers en het kleine, afgeplatte stuur die het anders maakt. Je kijkt namelijk over het stuur naar de meters die lichtjes boven het dashboard uit rijzen. Op deze manier hoef je volgens Peugeots filosofie nauwelijks je blik van de weg af te wenden om de cijfertjes in de gaten houden. Een bijzondere insteek in het zakelijke segment, maar wij zijn er positief door verrast.

Runner-up

Bij de stoelen valt op dat ze haast on-Frans hard zijn. Op een lange rit mis je dan de steun in de rug wel eens, omdat het materiaal zich wat minder om jou vormt. Qua zitpositie zijn ze naar ieders voorkeur goed verstelbaar. Achterin voelt de bank ongeveer net zo. De ruimte is er prima op orde met net voldoende beenruimte voor een volwassene en meer dan genoeg hoofdruimte. Het gevoel van ruimte wordt nog eens versterkt door het grote glazen dak dat tot boven de bagageruimte strekt. Bij te sterke

zon kan er elektrisch een screen voor langs getrokken worden, maar gelukkig kost de constructie daarvan nauwelijks ruimte. Met zijn kofferruimte heeft de 308 SW er weer een sterk verkoopargument bij: met een volume van 610 liter moet hij de Honda Civic Tourer net voor zich dulden, maar haalt de 'Peusj' een mooie tweede plaats in zijn klasse. Wie helemaal los wil, moet zelfs ruim meer dan anderhalve kuub kunnen verstouwen.Â

Potent

Met de 1.6 BlueHDI is de testauto voorzien van een fiscaal aantrekkelijke motorisering. Met slechts 85 gram CO2 uitstoot per gereden kilometer is de auto dit hele kalenderjaar nog goed voor 14% bijtelling. Toch kunnen we zeker niet spreken van een zogenaamd mueslimotortje. Met 120 pk en 300 Nm is de auto voorzien van een potente krachtbron, sterker, het is zelfs de krachtigste 14% station in zijn klasse als je de Volvo V40 D4 vanwege zijn formaat niet als volwaardige station meetelt. De motor nodigt niet uit tot gekke fratsen, maar laat alles vooral lekker makkelijk voelen. Schakellui rijden is buiten de lange zesde versnelling dan ook prima te doen; het blok

kent vrijwel geen moeite om de 308 SW vanuit lage toerentallen daadkrachtig vooruit te duwen. Het typische dieselgeluid is op die momenten goed te vernemen, maar zakt in rustiger vaarwater gauw weer naar de achtergrond.

Wil je toch even stevig doorrijden, dan is dat tot op zekere hoogte best mogelijk, maar wat ons betreft zoek je dan bochtige binnenweggetjes op. Het is namelijk vooral het sturen dat plezier oplevert door het kleine, sportieve stuurtje dat heerlijk in de hand ligt. Daarbij is de rijervaring ook al weer on-Frans. Het stevige karakter van de stoelen zien we ook terug in het onderstel, dat relatief stug is en oneffenheden goed communiceert met de bestuurder. In dat opzicht is de Peugeot met grote stappen een betere rijdersauto geworden dan zijn voorgangers. Nu was dat misschien niet zo moeilijk, maar het is goed om te zien dat die weg ingeslagen is.

Volgens de officiÃ«le normen zou de 308 SW slechts 3,2 liter diesel per 100 kilometer moeten verbruiken, maar we zeggen niks verrassends als we melden dat dat een utopie is. Wanneer je niet erg gefocust bent op zuinig rijden, vlieg je zo richting 5 liter, maar met de aandacht erbij kwamen we op zijn best bij 4,2 liter uit. Maar, we begrijpen de leaserijder ook wel. Wie maalt om die liter als het je zoveel bijtelling per maand scheelt...

Kwaliteitsslag

Het is goed dat de 308 SW geen halfslachtige keuzes meer hoeft te maken tussen de wereld van de stationwagons en die van de MPV's. Dat is goed te merken in het totale rijkarakter van de auto. Er is een flinke kwaliteitsslag gemaakt op dat gebied en die zien we ook terug in het interieur. De minpuntjes zijn er wel, maar moet je in deze auto met een vergrootglas zoeken. Het is dus zeker niet alleen de bijtelling die de auto interessant maakt. Wat ons betreft is het dus ook echt niet verbazingwekkend dat deze Peugeot Car Of The Year is geworden. Die door het Europese journaille toegekende prijs had net zo goed door de Nederlandse consument vergeven kunnen zijn. We kwamen de auto nu al in allerlei kleurtjes tegen en dat gaan er nog flink meer worden de komende tijd. Het is immers een steengoede auto en een auto van dit formaat is in Nederland vrijwel niet goedkoper te rijden.

Plus

+ Kwaliteitssprong
+ Ruimte
+ Fiscaal aantrekkelijk

Min

- Sommige functies niet onder handbereik
- Kleine afwerkingsdingetjes
- Stoelen aan harde kant