



Peugeot 308

Un número más

Prueba | Para un coche de tamaño medio y un precio medio, es difícil distinguirse de la masa. Anteriormente Peugeot se diferenciaba haciendo el "modelo del medio" un poco más elevado que lo acostumbrado, ofreciendo de esta manera más posibilidades prácticas. El nuevo modelo de Peugeot no ha recibido un diseño especial, ni un nombre nuevo. Cómo se distingue el nuevo Peugeot 308?

Peugeot se complica la vida a sí mismo. Anteriormente un modelo nuevo recibía un número nuevo. El Peugeot "307" era el sucesor del "306". El "308" seguía al "307". El sucesor del "308", que fue introducido en 2007, por lógica debía llamarse "309". Sin embargo, este número ya fue utilizado en los años 80 del anterior siglo. Entonces, el número variante tenía que aclarar que no se trataba de un verdadero Peugeot, sino de un Talbot con logotipo Peugeot.

Peugeot podía haber ignorado el problema matemático con el modelo de entonces. La marca ha decidido, sin embargo, mantener el ocho. El sucesor del 308 se llama nuevamente 308. En lugar de emplear todos los recursos del marketing para generar publicidad sobre esta decisión, es casi como si Peugeot sintiera timidez hacia los medios de comunicación. El nuevo 308 ha sido lanzado al mercado sin previos avisos, prototipos sutiles u otro tam-tam.



El diseño desapercibido no facilita las cosas. Mientras que el 307 y el anterior 308 eran un poco más altos que lo acostumbrado, y por lo tanto ofrecieron más campo, el nuevo 308 tiene dimensiones muy normales. La entrada fácil y la buena visión por encima del demás tráfico son ahora cosas del pasado. El espacio en el interior es desde ahora promedio.

La nueva personalización de la marca Peugeot embellece al coche. Las líneas son agudas, modernas y a la vez elegantes como solamente pueden ser los coches franceses. El coche de prueba es una edición "Allure", lo que significa asientos cromados, neblineros especiales y faros LED que favorecen a la apariencia.



Interior

La verdadera distinción está en el interior. Como en los demás Peugeot, el conductor está en una posición elevada y derecha, detrás de un volante excepcionalmente pequeño. Los relojes no se leen a través del volante, pero están encima de ello. Es una sensación que se parece al "head-up display" (proyección de datos en el parabrisas). Cuesta acostumbrarse al velocímetro y cuentarrevoluciones. Para mejorar la apariencia, la dirección de la aguja del cuentarrevoluciones ha sido volteada.

Este habitáculo "i-Cockpit" causa una reacción entre odio y amor. Algunos ya se desilusionarán cuando solamente se sienten detrás del volante. Otros se sienten como en casa y se preguntan por qué Peugeot es la única marca que opta por esta organización del salpicadero. La redacción de Autozine está unánimemente con el segundo grupo: la posición deportiva y activa da más control sobre el vehículo y presta plusvalía sobre los competidores.



También muy atrevida es la organización del sistema de audio, navegación y comunicación. Ya no se puede tocar los cds, y lo único que se ve para manejar el sistema es un botón plateado del volumen. La música tiene que ser ofrecida por teléfono móvil o usb.

Es posible extender la funcionalidad del sistema con diversos "app". A pesar de conectar un teléfono inteligente (a través de bluetooth y además de un cable) en toda la semana no se pudo hacer funcionar "Peugeot Connect". La funcionalidad dejaba mucho que desear. El sistema opcional de audio Denon, tiene un sonido claro, pero suena menos realístico que sistemas opcionales de otras marcas.



Como ya es costumbre, el coche "piensa" para el conductor. Lamparitas en los retrovisores advierten contra objetos en el ángulo muerto. Gracias a un radar en la trompa, el 308 puede mantener

automáticamente su distancia cuando está funcionando el control crucero. Cuando es necesario el coche frena. Una cámara en la parte trasera facilita el parqueo.



No todas las bendiciones de la tecnología moderna son encontradas en el 308. Por ejemplo, falta la cámara que lee las señales de tráfico. El 308 tampoco es capaz de estacionarse solo.

Comportamiento en camino

El 308 es el primer Peugeot que usa la nueva plataforma ("EMP2") que ha sido desarrollada con la marca hermana Citroën. Esta plataforma es fácil de adaptar, por lo cual es más barato introducirla en modelos nuevos. Técnicamente, el 308 tiene mucho en común con el mucho más grande Citroën C4 Picasso. En la práctica no se nota nada de esa similaridad. El 308 se hace sentir más ágil y ligero de lo que su apariencia hace suponer!



Eso se debe en parte a la liviana construcción. En comparación con el anterior 308, la nueva generación pesa hasta 140 kilos menos. Sin embargo, es la posición especial del conductor que causa que conducir el 308 sea algo especial. El pequeño volante hace que un sutil movimiento sea suficiente para tomar una curva cerrada. Casi de por sí nace la sensación de estar conduciendo un deportivo.

El "308 1.6 e-HDi" que hemos probado, es de ninguna manera un deportivo. El que quiere tomar unas curvas rápidas, nota que el programa de estabilidad electrónica ("ESP") interviene. El buen comportamiento en camino no solo se debe a la mecánica, sino también a la electrónica.

Motores

Cuando hablamos de motores, el 308 no es tan revolucionario. La mayoría de los motores proviene del anterior 308 o son versiones mejoradas de motores existentes.



El coche de prueba tenía el ya conocido motor diésel "1.6 e-HDi". La "e" refiere a la inteligente administración de energía. Cuando el coche frena o decelera, energía es recuperada. El dinamo funciona también de motor de arranque y emplea "gratis" energía recuperada. Esta tecnología no es única, pero sí muy eficiente.

Las cifras del consumo que da Peugeot, son difíciles de obtener. En la autopista hay que calcular con 1 litro en 25 kms (según Peugeot 1 en 30.3). En la ciudad el consumo es de aproximadamente 1 en 13 (según Peugeot 1 en 23.8).

El motor de 115 cv / 270 Nm muestra poco carácter, pero hace su trabajo de forma adecuada. La potencia se acumula paulatinamente, por lo que no se nota la verdadera fuerza de este motor a diésel. Es además tan confortable, que apenas se nota la rapidez del diésel.

Conclusión

"Un buen producto se vende a sí mismo", parecen pensar en Peugeot. Antes, un nuevo modelo de Peugeot recibía un nuevo número y quedaba clarísimo cuál era el modelo nuevo. El nuevo Peugeot 308, sin embargo, se llama también 308. Además, la apariencia es menos pronunciada que antes. El departamento comercial de Peugeot no ha hecho sobrehoras para promocionar el nuevo modelo. El nuevo 308 depende solamente de sus propias calidades para ser vendido.

Afortunadamente, el 308 ha mostrado claramente sus cualidades después de una semana de conducirlo. La innovación más importante es el habitáculo "i-Cockpit" con la peculiar posición del conductor y la avanzada electrónica. El nuevo chasis y la considerable reducción de peso se encargan de un comportamiento en camino vivo y dinámico. Al mismo tiempo, la apariencia es más conservativa que antes, el espacio se ha reducido y en el departamento de motores ha habido muy poco avances. Por todo eso, el nuevo 308 es un coche excelente, pero por las mencionadas contradicciones es difícil decir si realmente habría merecido un nombre o número nuevo. ■



Especificaciones

Peugeot 308 1.6 e-HDi Allure

Dimensiones y pesos



| | |
|-------------------------------------|---------------------|
| Largo x ancho x alto | 425 x 180 x 146 cms |
| Batalla | 262 cms |
| Peso | 1.135 kg |
| Remolque | No se sabe |
| Remolque frenado | 1.400 kg |
| Contenido del tanque de combustible | 53 l |
| Maletero | 420/1228 l |
| Dimensiones de los neumáticos | 205/55R16 |

Motor y prestaciones



| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Cilindradas | 1560 cc |
| Cilindros / valvulas | 4/2 |
| Potencia | 115 cv @ 3500 rpm |
| Par motor | 270 Nm @ 1750 rpm |
| Tracción | ruedas delanteras |
| Aceleración de 0 a 100 km/h | 10,2 seg. |
| Velocidad máxima | 196 kms/h |
| Consumo promedio | 3,7 l / 100 kms |
| Consumo urbano | 4,2 l / 100 kms |
| Consumo extraurbano | 3,3 l / 100 kms |
| Emision CO2 | 95 grs/km |

Precio

| | |
|-------------------|----------|
| Precio | € 22.850 |
| Modelo mas barato | € 15.300 |