



Peugeot 308 CC e-HDi FAP 110 STOP&START Active

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

Seit April 2009 ist der Peugeot 308 CC erhältlich. Im Mai 2011 hat das Stahldach-Cabriolet ein Facelift erhalten. Optisch erkennt man den überarbeiteten Franzosen an einem modifizierten Front-Stoßfänger mit Chrom-Applikationen, LED-Tagfahrlicht und an veränderten Heckleuchten. Neu sind die drei Ausstattungsvarianten Access, Active und Allure, welche eine reichhaltigere Grundausstattung versprechen. In der getesteten Active-Ausstattung verlangt Peugeot für den e-HDi FAP 110 einen Grundpreis von 29.500 €. Der kleine Diesel ist mit einem Start-Stopp-System ausgerüstet, das per Startergenerator einen unvergleichbaren Anlass-Komfort bietet, aber nicht zu überragenden Verbrauchswerten verhilft. 5,2 l/100 km Testverbrauch sind nur Klassendurchschnitt.

Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer, Kombi.

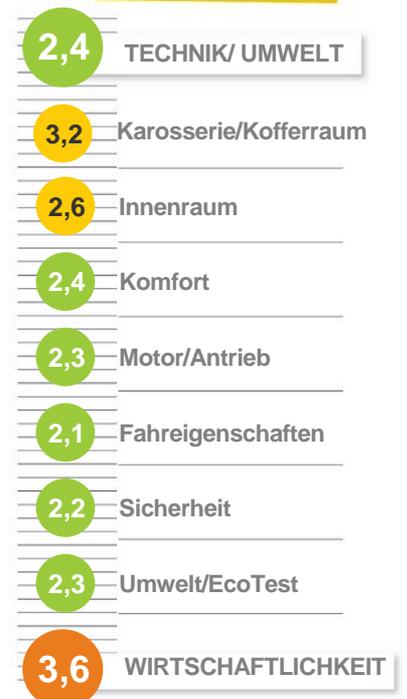
Konkurrenten: u. a.: Opel Astra CC, Volvo C70, VW Eos, VW Golf Cabrio.

+ sichere Fahreigenschaften, gutes Crashverhalten, niedrige Betriebskosten, gute Getriebeabstufung

- kaum nutzbare Rücksitzbank, hoher Anschaffungspreis, unflexibler Kofferraum



ADAC-URTEIL



3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität geht innen wie außen in Ordnung, wenn es auch Karosserieteilen und Innenverkleidungen etwas an Präzision fehlt. Das Windschott verringert wirksam störende Luftwirbel im Innenraum, für die Bedienung sollte man aber etwas Geduld mitbringen. Es wird unschön am Lederpolster verklemmt.

⊕ Die Karosserie ist auch bei geöffnetem Dach recht verwindungssteif. Dennoch tritt im Fahrbetrieb gerne ein Zittern auf. Öffnen und Schließen des Stahldachs vollziehen sich automatisch, jeweils innerhalb von etwa 23 Sekunden - auch bei Schritttempo bis 10 km/h. Im Innenraum unterstreichen Elemente im Alu-Look und weiß unterlegte Instrumente den luxuriösen und sportlichen Charakter des 308 CC. Gegen Aufpreis sind nicht nur die Sitze, sondern auch Armaturen und Seiten zum Teil mit hochwertigem Leder bezogen (Vollleder-Paket im Testwagen nicht verbaut). Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Silberne Schwellaufgaben schützen den Lack etwas vor Kratzern. Im Testwagen war das optionale Reserverad in Fahrbereifung vorhanden, welches aber unter dem Kofferraumboden verstaut wird und somit bei beladenem Fahrzeug nicht erreichbar ist. Serienmäßig gibt es nur ein Reifen-Reparaturset. Es dürfen 375 kg zugeladen werden.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Die Ecken der lackierten Stoßfänger sind ungeschützt, teure Reparaturen nicht leicht zu vermeiden. Auch die Fahrzeugseiten sind unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Autos schutzlos ausgeliefert. Es ist zwar der Motorraum an der Unterseite verschlossen, der Rest des Unterbodens wurde aber aerodynamisch nicht optimiert, wodurch unnötig Kraftstoff verbraucht wird.

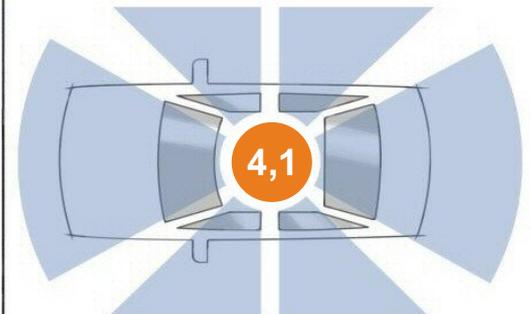
3,1 Sicht

⊕ Der Vorteil des Blech- gegenüber einem Stoffdach-Cabrio ist nicht nur die höhere Stabilität, sondern auch die bessere Sicht beim Schulterblick nach schräg hinten, weil in diesem Bereich die Dachsäulen verhältnismäßig schlank und die Fensterscheibe recht groß gehalten sind. Durch die steil abfallende Motorhaube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die mittig überlappenden Scheibenwischer reinigen das Sichtfeld großzügig, nur links und rechts bleibt unerklärlicherweise ein Streifen ungewischt. Das geöffnete Dach verschwindet komplett im Kofferraum und behindert somit die Sicht in keiner Weise. Blendet der nachfolgende Verkehr, so dunkelt der Innenspiegel automatisch ab.

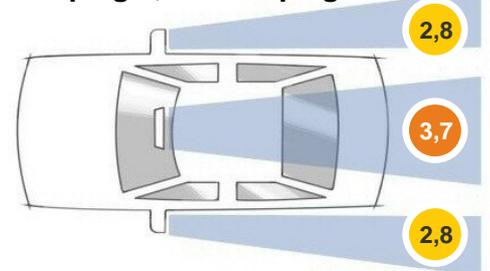


Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht, auch besonders gegenüber anderen Cabriolets, noch relativ gut.

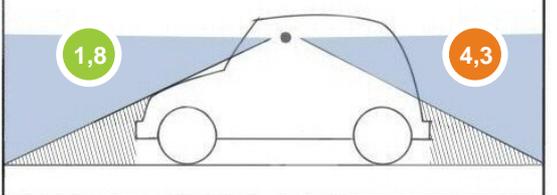
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊖ Die Fahrzeugenden sind vom Fahrer weder einseh- noch abschätzbar. Die A-Säulen wurden sehr massiv und sichbehindernd ausgeführt. Insgesamt schneidet der 308 CC bei der ADAC-Rundumsichtmessung schlecht ab. Das hohe Heck stört beim rückwärts Einparken - große Hilfe sind die optisch-akustischen Parksensoren, die es hinten serienmäßig und vorne gegen geringen Aufpreis gibt. Xenonlicht ist beim kleinen Diesel nicht erhältlich.

3,7

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Die Türschweller sind angenehm niedrig, die Füße müssen also nicht zu weit angehoben werden. Mit der praktischen Fernbedienung lässt sich die Zentralverriegelung steuern - diese schließt auch automatisch das Handschuhfach und das Mittelfach zwischen den Sitz ab - ideal, wenn man mit offenem Dach parkt. Die Umfeldbeleuchtung erhellt den Weg vom und zum Fahrzeug.
- ⊖ Die mächtigen Türen öffnen sehr weit, benötigen aber enorm viel Platz zum Nachbarauto. Entsprechend schwer sind die Türen. Die Türbremsen haben es nicht leicht, sie an Steigungen sicher offen zu halten. An der extrem flachen, sehr weit nach hinten gezogenen Frontscheibe kann man sich beim Einsteigen den Kopf stoßen. Aber auch sonst muss man auf seinen Kopf achten, da die Dachlinie flach verläuft. Um die breiten Schweller zu überwinden, muss man einen großen Schritt ins Fahrzeug machen. Hinten ist bei geschlossenem Dach das Ein- und Aussteigen beschwerlich. Immerhin gibt es eine Einstiegshilfe, die Vordersitze können nach vorne geschoben werden. Haltegriffe am Dach fehlen.

3,0

Kofferraum-Volumen*

Bei geschlossenem Dach stehen im Kofferraum 380 l Volumen zur Verfügung. Für ein Cabrio ist das üppig. Öffnet man aber das Dach, schrumpft der Stauraum im Heck auf 195 l zusammen. Die Rückbank ist nicht umklapptbar, das Volumen damit nicht erweiterbar.

2,7

Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Ausladen stört die Ladekante, die sich 16 cm oberhalb des Kofferraumbodens befindet. Der aufwändige Verdeckmechanismus reduziert die Nutzbarkeit des Kofferraums. Bei geschlossenem Dach ist die Zugänglichkeit gut, öffnet man das Dach jedoch, so bleibt nur noch ein schmaler Spalt, um an die Gepäckstücke zu gelangen.

- ⊕ Die Ladekante befindet sich 67 cm über der Straße, das ist eine angenehme Höhe. Die Ladeöffnung ist groß, das erleichtert das Be- und Entladen.
- ⊖ Beim Schließen des Kofferraums muss man die Klappe meistens nochmal von oben nachdrücken.



Mit 380 l Kofferraumvolumen bietet der 308 CC bei geschlossenem Verdeck um 40 l mehr Platz für das Gepäck als die Schräghecklimousine. Bei geöffnetem Dach sind allerdings nur noch 195 l Volumen zur Verfügung.

4,6 Kofferraum-Variabilität

Für kleine Utensilien gibt es rechts an der Seitenwand ein Netz und links Gummi-Spannösen. An den Verzurrösen kann ein großes Gepäcknetz über den Kofferraumboden gespannt werden.

- Die Rücksitzbank lässt sich nicht umklappen, auch gegen Aufpreis nicht.

2,6 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Dem Zündschloss fehlt eine Beleuchtung. Die Platzierung hinter dem Radio-Satelliten ist nicht optimal gewählt. Typisch für einen Peugeot wird die Außenbeleuchtung am Blinkerhebel gesteuert, die Tippfunktion für die Nebelleuchten ist etwas unübersichtlich.

+ Der Peugeot 308 CC lässt sich leicht bedienen, die wichtigsten Hebel und Schalter sind funktionell, vieles wird elektrisch unterstützt. Der Abstand des Fahrers zum Armaturenbrett dürfte aber etwas geringer sein, sodass die Bedienelemente leichter erreicht werden können. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit, der Wischer bei Regen automatisch ein. Für alles Wichtige sind Kontrollleuchten und Warnsignale vorhanden, auch ein Bordcomputer, der u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche anzeigt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion für Spurwechsel (1x tippen, 3x blinken). Für die serienmäßige Audioanlage gibt es eine Fernbedienung am Lenkrad, die Bedienung des Satelliten ist aber gewöhnungsbedürftig. Das Navigationssystem kostet extra, es ist nach kurzem Studium einfach zu handhaben. Die Klimaregler befinden sich tief platziert, aufgrund ihres einfachen Aufbaus aber leicht zu bedienen. Das sehr große Handschuhfach hat eine Beleuchtung und wird durch die Klimaanlage gekühlt. Die Fensterheber können einzeln oder auch mit einem separaten Taster zusammen angehoben und versenkt werden.

– Die Instrumente sind zwar extra groß, aber gewöhnungsbedürftig skaliert und nachts wegen ungünstigem Kontrast schlecht ablesbar. Die Sitzheizung wird außen am Sitz geschaltet, dem Fahrer fehlt eine Kontrollmöglichkeit per Lampe in den Armaturen. Die vorgeschobene Mittelarmlehne kollidiert mit dem Handbremshebel. Für die hinteren Passagiere gibt es kaum nutzbare Ablagen.



Die Verarbeitungsqualität ist ordentlich und die Funktionalität des Fahrerplatzes ist bis auf wenige Details frei von Kritik.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Auf den Vordersitzen hat man durch die üppige Innenbreite und -höhe viel Platz. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,88 m zurückschieben. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig.

5,1 Raumangebot hinten*

– Hinten befinden sich zwei ausgeformte "Sitze". Dort reicht der Platz aber nur für höchstens 1,63 m große Mitfahrer (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Man fühlt sich sehr eingengt, für Erwachsene ist das Raumangebot zu knapp.



Die hinteren Sitzplätze bieten nur ausreichend Platz für Personen bis maximal 1,63 m Körpergröße.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

+ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist tendenziell straff und insgesamt ausgewogen abgestimmt. Langgezogene Bodenwellen werden gut pariert, auch kurze Bodenwellen federt der 308 CC recht ordentlich ab. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen manchmal etwas deutlicher bis zu den Insassen durch. Es ist keine ausgeprägte Stuckerneigung feststellbar. Beim Beschleunigen und Bremsen halten sich die Vertikalbewegungen in Grenzen. Auch die Seitenneigung ist in schnell durchfahrenen Kurven gering.

2,4 Sitze

+ Die ausgeprägten Seitenwangen der Vordersitze bieten sehr guten Halt und stützen auch in schnellen Kurven die Insassen sehr gut. Die ausgeprägten Konturen der Lehnen und Flächen sind gut. Ihre tendenziell straffe Polsterung unterstützt das. Fahrer- wie Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung. Füße und Beine des Fahrers werden gut unterstützt. Richtig entspannt sitzt er trotzdem nicht.

– Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer schnell. Die Rücksitze können kaum als bequem durchgehen, sie sind zu knapp geschnitten. Zwar ist die Lehne hoch genug, aber sie steht zu steil. Hier hilft auch die gute Konturierung für zwei Personen nicht.

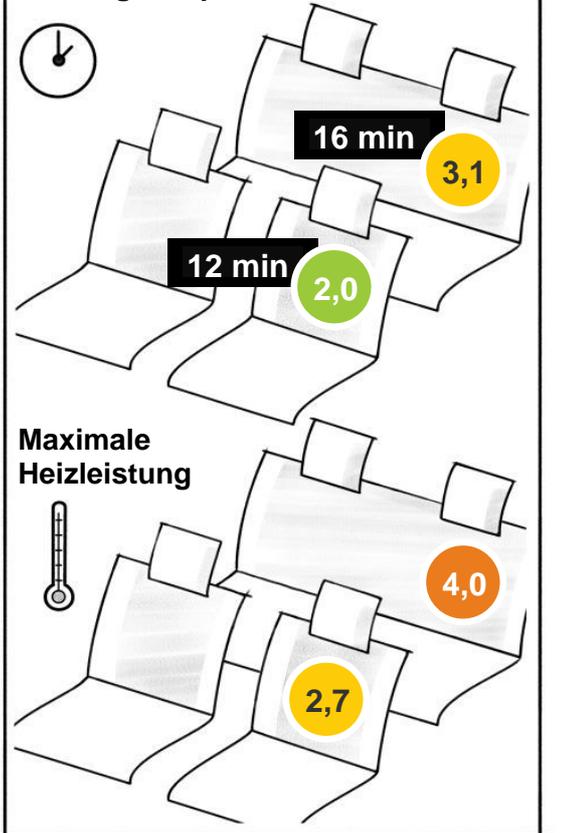
2,2 Innengeräusch

+ Bei den Messungen bei 130 km/h bewegt sich der Geräuschpegel mit 69 dB(A) noch im guten Bereich. Der Motor bleibt im Hintergrund, nur unter Last ist er zu hören, aber nicht störend. Fahr- und Windgeräusche sind unauffällig.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Luftmenge lässt sich für oben, Mitte und unten individuell einstellen, wird aber für Fahrer und Beifahrer gemeinsam angewählt. Das Heizansprechen ist im Fond nur durchschnittlich. Es vergehen 16 Minuten, bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊕ Die Heizung spricht vorn schnell an und zeigt eine akzeptable Wirkung. Hier ist eine Raumtemperatur von 22° C bereits nach zwölf Minuten erreicht. Auch die Klimaautomatik arbeitet effektiv und kühlt an heißen Tagen den Innenraum auf angenehme Temperaturen. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperaturen separat vorwählen. Ein Aktivkohlefilter mit Pollenfilter ist serienmäßig.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen liefert das Cabrio mit dem 1,6-Liter-Dieselmotor nur durchschnittliche Ergebnisse ab. Der 82 kW/112 PS-Motor zeigt sich zwar im vierten und fünften Gang elastisch, im sechsten Gang wirkt er aber bereits wesentlich träger. 8,1 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ebenfalls nur durchschnittlich.

2,0 Laufkultur

⊕ Peugeot zeigt mit dem kleinen Selbstzünder, dass auch Vier-Zylinder-Dieselmotoren kultiviert und fast ohne erkennbare Vibrationen laufen können. Es stören auch keine Brummfrequenzen. Einen weiteren Genuss stellt das Start-Stopp-System dar, das neben hohen Abschaltzeiten einen schnellen Motorstart ermöglicht. Der Startergenerator sorgt für seidenweiches Anlassen, wie es in sonst keinem anderen Fahrzeug zu finden ist.

2,4 Schaltung

Der Schaltung fehlt es an Präzision. Nicht jeder Gangwechsel lässt sich ohne Komplikationen vollziehen. Die Schaltwege könnten ein wenig kürzer ausfallen.

⊕ Der Rückwärtsgang ist klar abgegrenzt von den Vorwärtsgängen (mit Ring zum Ziehen am Schaltknäuf) und lässt sich problemlos einlegen. Aufgrund der Leichtgängigkeit der Schaltung lassen sich die Gänge zügig durchschalten. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben.

1,6 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft, die Ganganschlüsse passen, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlprünge. Auch die Gesamtübersetzung ist ein guter Kompromiss aus gemäßigten Drehzahlen bei höherem Tempo und guten Kraftreserven, ohne zurückschalten zu müssen. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.400 Umdrehungen in der Minute.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, es lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP bereits im Ansatz korrigierend und hart ein, um ein mögliches Schleudern zu vermeiden. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Im ADAC-Ausweichtest liefert der 308 CC ein stimmiges Gesamtbild ab, er reagiert gut auf Lenkbefehle, untersteuert leicht, kann aber gut in die Gassen dirigiert werden. Das ESP arbeitet effektiv und verhindert ein Drehen des Fahrzeugs.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist sicher, im Grenzbereich untersteuert ausgelegt. Selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der 308 CC gutmütig, schiebt höchstens leicht über die Vorderräder. In kritischen Situationen greift auch hier ESP helfend ein, um die Schleudergefahr zu reduzieren. Lastwechselreaktionen treten aufgrund der deutlichen Untersteuertendenz kaum auf.

2,9 Lenkung*

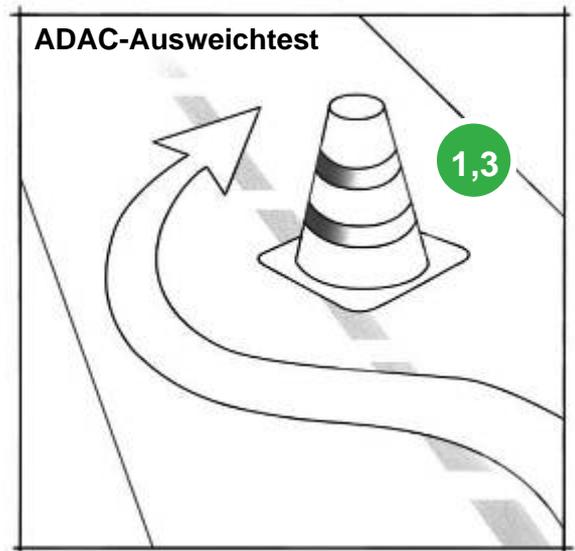
Zielgenauigkeit und Lenkgefühl bieten Raum für Verbesserungen.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Die Auslegung ist direkt genug, um auch auf kurvigen Landstraßen ein handliches Fahrgefühl zu haben. Beim Rangieren fällt der Kraftaufwand angenehm gering aus.

⊖ Der Wendekreis ist mit knapp 12 m sehr groß, das drückt die Bewertung in diesem Kapitel.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand vergehen durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Continental Conti Sport Contact 3 der Dimension 225/45 R17 94 W). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich recht fein dosieren.

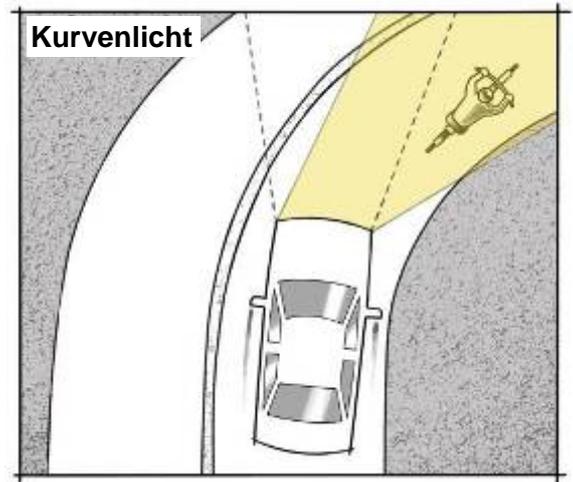


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 308 CC verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso gibt es eine indirekt messende Reifendruckkontrolle. In Verbindung mit Bi-Xenonlicht ist auch Kurvenlicht erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeugen besonders gut zu erkennen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen vorne bieten nur Personen bis 1,75 m optimalen Schutz. Ihre Entfernung zum Kopf der Insassen könnte geringer sein. Sie sind fest mit der Sitzlehne verbunden. Hinten reicht die Kopfstützenhöhe nur für 1,65 m große Personen, größere Leute finden ohnehin kaum Platz, zudem kann das Dach in geschlossenem Zustand eine gewisse Abstützfunktion übernehmen. Auch im 308 ist nun die Peugeot Connect Box erhältlich. Per Knopfdruck oder im Falle einer Airbag-Aktivierung wird automatisch Verbindung zur Peugeot-Hilfszentrale aufgenommen und die Fahrzeugposition übermittelt, um gegebenenfalls die weitere Rettungskette einzuleiten. Dieser Dienst ist kostenlos (SIM-Karte erforderlich).

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der 308 CC sehr gut ab und erreicht volle fünf Sterne (Test von 2008). Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus hinten wird der Fahrer ebenso informiert. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen. Bei einem Überschlag fahren die hinten in den Kopfstützen verborgenen Überrollbügel in Sekundenbruchteilen aus, um die Insassen zu schützen.

2,4 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erhält der 308 CC im Bereich Kindersicherheit 34 von 49 möglichen Punkten.

⊕ Auf den beiden Rücksitzen lassen sich die meisten Kinderrückhaltesysteme mittels der vorhandenen Gurte sicher befestigen, wahlweise auch mit dem Isofix-System. Der rechte Front-Airbag kann deaktiviert werden, dann sind auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.

⊖ Das Einsetzen der Kindersitze ist bei geschlossenem Dach wegen der Enge umständlich. Für einige Kindersitze ist die Rücksitzlehne zu steil, um sie stabil befestigen zu können. Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sollte Peugeot noch nachbessern, besonders die seitliche Bereiche der Motorhaube, der Übergang Motorhaube-Frontscheibe und die Vorderkante der Motorhaube bergen ein hohes Verletzungsrisiko. So reicht es beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm nur für 12 Punkte und damit zu zwei von vier möglichen Sternen.

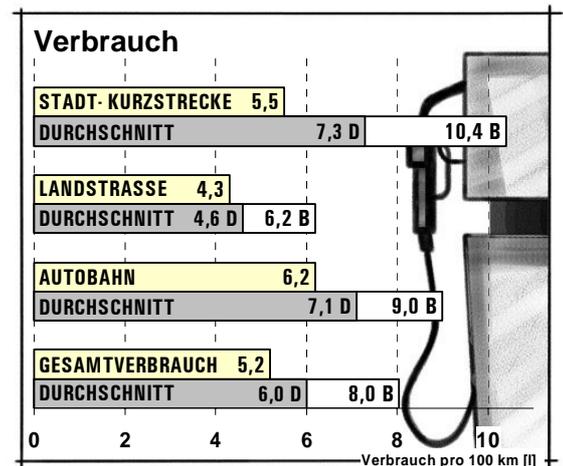
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 308 CC mit dem 1,6-l-Dieselmotor liegt bei 5,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 136 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es damit für 33 Punkte. Innerorts benötigt das Klappdach-Cabrio 5,5 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. Auch die Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus - ein typischer Diesel-Schwachpunkt - steigen nicht zu sehr an. Somit verdient sich der 308 CC 42 Punkte, maximal 50 Punkte sind möglich. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht er insgesamt 75 Punkte, was für vier Sterne reicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein durchschnittlicher Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff sorgt für niedrige Betriebskosten.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 160.000 km ausgetauscht.

⊕ Die zeitgemäß langen Abstände verringern Werkstattaufenthalte und Kosten. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.

⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,6 Wertstabilität*

Der 308 CC ist in die Jahre gekommen, daran ändert auch ein sanftes Facelift nichts. Allgemein zeigen sich französische Fahrzeuge nicht ganz so wertstabil wie die deutschen Konkurrenten. Deswegen wird dem Cabrio im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,6 Kosten für Anschaffung*

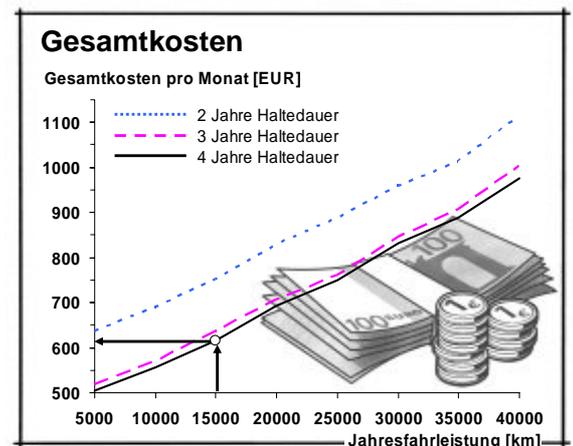
– Die Active-Variante ist nicht die höchste Ausstattungsmöglichkeit. Trotzdem müssen für den e-HDi FAP 110 mindestens 29.500 € bezahlt werden. Dass das Fahrzeug dabei bereits sehr reichhaltig ausgestattet ist, bleibt nur ein schwacher Trost. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, müssen Extras im Wert von nur 720 € bestellt werden.

3,8 Fixkosten*

Bei Diesel-Fahrzeugen liegen die Fixkosten allgemein höher. Auch der Peugeot 308 CC e-HDi FAP 110 bleibt davon nicht verschont. Schuld daran sind hauptsächlich die sehr hohen Versicherungsklassen. Die Kfz-Steuer beträgt 168 € im Jahr.

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Der monatliche Unterhalt des Peugeot Cabrio liegt im Mittelfeld seiner Klasse. Die Betriebskosten rangieren zwar auf niedrigem Niveau, der durchschnittliche prozentuale Wertverlust sorgt aber durch den hohen Anschaffungspreis für einen hohen tatsächlichen monatlichen Wertverlust. Auch die Werkstatt- und Reifenkosten sind beachtlich, die Fixkosten liegen im Durchschnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 615 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	200 THP	e-HDi FAP 110	HDi FAP 165
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	147(200)	82(112)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	275/1700	270/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	12,0	9,6	8,3	12,2	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	215	240	191	209
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	7,7 S	7,5 S	5,2 D	6,2 D
CO2 [g/km]	155	167	162	123	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/22	17/18/22	17/20/22	18/19/22	18/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	102	126	116	158	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	624	679	749	599	672
Preis [Euro]	25.950	28.950	33.850	28.100	31.050

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 4,3/ 6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	128g/km / 136g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4400/1817/1426 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/380 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1150 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Automatikgetriebe (nicht für FAP 110)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	200 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (nicht für FAP 110)	nicht erhältlich

INNEN

Nackenheizung (inkl. Windschott)	710 Euro ^o
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	850 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro ^o
Leichtmetallfelgen	Serie
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	355 Euro
Monatliche Gesamtkosten	615 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/22
Grundpreis	29.500 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	1,6
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,7	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	4,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Innenraum	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	3,7
Raumangebot hinten*	5,1	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,7
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,8
Federung	2,4		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,6
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	4,6
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,8
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,6
Getriebeabstufung	1,6		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen