



Peugeot 308 e-HDi FAP 115 STOP&START Allure

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Bei den Peugeot-Händlern steht nun die Neuauflage des 308. Die Karosserie präsentiert sich optisch ansprechend und ist im Vergleich zum Vorgänger minimal kürzer. Gleichzeitig wuchs der Radstand etwas an - das macht sich vor allem bei der Beinfreiheit im Fond bemerkbar. Große Personen haben hinten jedoch wenig Kopffreiheit. Das Cockpit präsentiert sich völlig neu gestaltet. Das Lenkrad ist deutlich kleiner als bei anderen Fahrzeugen, die Instrumente liegen weit oben, und die Bedienung erfolgt weitgehend über den zentralen Touchdisplay. Dies erfordert zu Beginn eine intensive Eingewöhnung. Die Ausstattung zeigt sich umfangreich. In der getesteten Variante ist der 308 serienmäßig mit LED-Scheinwerfern, einem Navigationssystem und anderen Komfortdetails ausgestattet. Zur optionalen Sicherheitsausstattung zählen unter anderem ein Totwinkelassistent und das Sicherheitspaket. Letzteres beinhaltet einen adaptiven Geschwindigkeitsregler, einen Frontkollisionswarner und eine automatische Gefahrenbremsung. Für den Vortrieb sorgte im Testwagen der 1.6-l-Dieselmotor (mit Start-Stopp-System) mit 115 PS und einem maximalen Drehmoment von 270 Nm - der gemessene Durchschnittsverbrauch geht mit 4,6 l/100 km im ADAC EcoTest in Ordnung. Zu haben ist die getestete Variante ab 24.600 Euro - das ist nicht besonders günstig für diese Klasse.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3 Sportback, BMW 1er, Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, Mazda 3, Mercedes A-Klasse, Opel Astra, Seat Leon, Skoda Rapid Spaceback, Toyota Auris, VW Golf.

+ hohe Reichweite, großzügiges Raumangebot vorn, agile und sichere Fahreigenschaften

- geringe Zuladung, unübersichtliche Karosserie, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,8 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

2,9 Transport

2,7 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2013
Text: Martin Brand

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung ist Peugeot im Vergleich zum Vorgänger ein deutlicher Schritt nach vorn gelungen. Verarbeitung und Finish machen einen guten Eindruck, wenn auch noch etwas Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Das Ladeabteil zeigt sich sauber verkleidet und auch die Türausschnitte sind nach außen abgedichtet - Lackschutzleisten gibt es am Schweller aber nicht. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls ordentlich gefertigt, wenn auch hier und da die Kunststoffkanten besser entgratet sein könnten. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig, so sind die oberen Bereiche des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen geschäumt und die A-Säule mit Stoff überzogen. Alu-Applikationen werten das Interieur optisch auf. Schön ist auch der Aluminium-Schaltknopf, allerdings bleibt dieser bei niedrigen Temperaturen lange kalt. Der Motorraum sowie der Bereich um die Hinterachse sind verkleidet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Zudem besitzt der 308 einen Fehlbetankungsschutz, so dass er nicht mit dem falschen Kraftstoff befüllt werden kann.

⊖ An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die vor fremden Fahrzeugtüren schützen könnten. Auch an den Stoßfängern fehlen Schutzleisten. Am Heck gibt es zwar im unteren Bereich einen Einsatz, allerdings hat dieser kaum eine Schutzfunktion. Der Entriegelungsmechanismus der Motorhaube ist schwierig zu finden und ungünstig zu bedienen. Zudem wird die Motorhaube nur mit einem Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Darüber hinaus muss die Motorhaube innen ohne Klarlack auskommen. Kunststoffe die nicht im direkten Sichtfeld liegen, wie die unteren Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen vorn, sind hart und kratzempfindlich.

2,6

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit gibt der 308 ein gutes bis zufriedenstellendes Bild ab. Der Peugeot besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Zudem fällt die maximale Zuladung mit 395 kg nicht besonders üppig aus. Es dürfen gebremste Lasten bis 1400 Kilogramm angehängt werden. Ungebremste Lasten sind bis 615 Kilogramm zulässig.

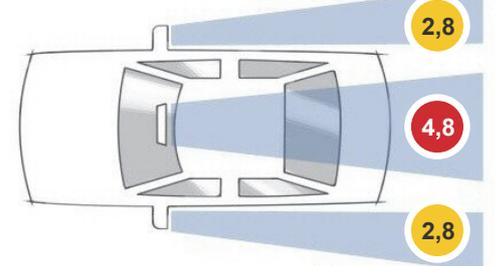


Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht erheblich ein.

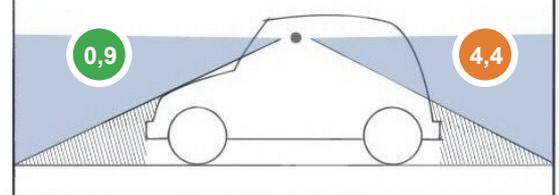
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

- + Mit einer Tankfüllung (52,5 l) lassen sich Reichweiten bis 1140 Kilometer realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 Kilogramm transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht (Dachgepäckträger im Zubehör). Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Reserverad erhältlich (nicht im Testwagen).
- Für den Fall einer Reifenpanne ist der 308 serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht im Fahrzeug.

2,8 Sicht

Im Sichtkapitel landet der 308 im guten Mittelfeld. Die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe über der Straße, allerdings kann der Fahrer die Karosserieenden nur schlecht einsehen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Peugeot noch akzeptabel ab. Besonders eingeschränkt ist der Blick nach schräg hinten, da die C-Säulen sehr massiv ausfallen. Die Außenspiegel besitzen ein durchschnittliches Format, wodurch das Blickfeld nach hinten nicht sehr groß ausfällt.

- + Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube gut wahrgenommen werden. In der getesteten Variante ist der 308 serienmäßig mit LED-Hauptscheinwerfern ausgestattet. Die Fahrbahn wird gut ausgeleuchtet, allerdings besitzen die Scheinwerfer weder eine Kurvenlichtfunktion noch ein Abbiegelicht. Für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer sorgt das Tagfahrlicht. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab. Die Scheibenwischerwirkung ist gut, allerdings könnte der Wischbereich oben rechts etwas größer sein. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren (akustisch und visuell) an Front und Heck sowie die aufpreispflichtige Rückfahrkamera. Letztere stößt bei Nacht jedoch an ihre Grenzen, dann ist das Bild sehr dunkel.
- Das Sichtfeld ist durch den Innenspiegel sehr klein. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, durch die Objekte im toten Winkel besser erkennbar wären. Tief liegende Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich aufgrund der hoch angeordneten Heckscheibe schlecht lokalisieren (etwas Abhilfe leistet hier die Rückfahrkamera).

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim 308 insgesamt recht bequem. Die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe über der Straße, allerdings sollten große Personen beim Einsteigen auf den Kopf achten, da dieser an der flach verlaufenden Dachlinie gestoßen werden kann. Beim Öffnen der Hecktüren ist etwas Vorsicht geboten, da man sich den hinteren Teil der Tür leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern entspricht diese Höhe ggf. der Kopfhöhe.

- + Der 308 ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Der Testwagen war zusätzlich mit dem aufpreispflichtigen Easy-Paket ausgestattet, das unter anderem ein schlüsselloses Zugangssystem beinhaltet - dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Die Türausschnitte fallen recht groß aus und die Türschweller sind niedrig positioniert, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Türen halten zuverlässig (auch an Steigungen) in drei Positionen, allerdings ist die erste nah am Fahrzeug, so dass wenig Platz zum Ein-/Aussteigen bleibt. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle Außensitzenden vorhanden. In den Fond gelangt man zufriedenstellend - der Ausschnitt ist zwar groß, aber beim Aussteigen stört der Radlauf etwas. Der 308 ist serienmäßig mit einer Follow-me-home-Funktion ausgestattet, dadurch wird das Fahrzeugumfeld eine gewisse Zeit lang ausgeleuchtet.
- Die breiten Schweller behindern das Ein- und Aussteigen, hier ist ein großer Schritt erforderlich.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als durchschnittlich. Üblicherweise fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 335 Liter. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich 440 Liter bis unters Dach verstauen. Dann fasst der Kofferraum acht handelsübliche Getränkekisten. Legt man die Rücksitzlehne um, finden bis zur Fensterlinie 655 Liter Platz. Nutzt man die gesamte Fläche bis unters Dach, können sogar bis zu 1.130 Liter verstaut werden.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des 308 in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladekante liegt rund 70 Zentimeter über der Straße, wodurch das Ladegut nicht zu weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine knapp 17 Zentimeter hohe Stufe. Das Kofferraumformat ist praktisch, die Dimensionen in Breite und Höhe aber nur durchschnittlich.

⊕ Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist insgesamt zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich relativ leicht öffnen, zum Schließen ist jedoch etwas Schwung erforderlich. Hierfür gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung. Die Heckklappe schwingt relativ weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,85 m Platz darunter. Die Ladeöffnung erweist sich als hoch, die Breite ist zufriedenstellend. Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Hindernisse gut erreichen.

⊖ Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser am etwas abstehenden Schloss gestoßen werden kann. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne stört eine Stufe am Boden, zudem steigt dieser dann leicht an. Das Ladeabteil ist mit einer seitlich angeordneten Lampe nur schwach ausgeleuchtet.

2,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Kofferraum-Variabilität erweist sich als durchschnittlich. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn möglich (von hinten ist der Mechanismus schlecht zugänglich). Für den Transport langer Gegenstände gibt es eine praktische Durchlademöglichkeit in der Lehne.

⊖ Kleine Gegenstände lassen sich nur ausreichend im Kofferraum befestigen. Etwas Platz ist unter dem Kofferraumboden und es gibt vier Ösen, allerdings sind diese recht klein und am losen Kofferraumboden befestigt. Andere Fächer oder Netze gibt es nicht. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte zwischen der Verkleidung und der Lehne eingeklemmt werden.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Die Armaturentafel des 308 besitzt nur wenige Schalter. Nahezu alle Funktionen werden nun über den 9,7-Zoll-Touchscreen gesteuert. Um den Bildschirm herum gibt es sieben Menütasten (Klimaanlage, Fahrhilfen, Media/Audio, Navigationssystem, Einstellungen der Fahrzeugfunktionen, Internetfunktionen, Telefon).



Der neue Peugeot 308 bietet eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

Diese sind berührungssensitiv und müssen daher zielgenau betätigt werden. Änderungen in den einzelnen Menüs werden dann mittels Touchscreen durchgeführt. Dadurch ist das Cockpit sehr übersichtlich, allerdings braucht es eine intensive Eingewöhnung bis man sich in den vielen Untermenüs auskennt - insgesamt kann das Bedienkonzept zusätzlich vom Verkehrsgeschehen ablenken. Je nach (aktuell) gewähltem Menü, sind Informationen aus anderen Hauptpunkten nur klein dargestellt und nicht optimal ablesbar. Ist man zum Beispiel im Audiomenu, werden die eingestellten Temperaturen nur klein (am oberen Rand) angezeigt. Für die Lautstärke, die Heckscheibenheizung und die Defrostfunktion, die Umluftfunktion und die Warnblinkanlage gibt es separate Schaltflächen. Das Kombiinstrument liegt in einer anfangs ungewohnten, deutlich über dem Lenkrad liegenden Position. Die Rundinstrumente liegen sehr gut im Sichtfeld des Fahrers, allerdings könnte die Skalierung etwas größer sein. Zudem dreht sich die Nadel des Drehzahlmessers mit steigenden Drehzahlen nicht im Uhrzeigersinn, sondern entgegen – auch das ist gewöhnungsbedürftig. Zwischen den Rundinstrumenten informiert der Bordcomputer über wichtige Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer ebenfalls informiert. Darüber hinaus bietet Peugeot optional das Connect Apps-Starter-Paket an (für 12 Monate, anschl. aufpreispflichtige Verlängerung nötig). Damit stehen dem Fahrer 10 Applikationen (u.a. Tankstellenfinder, Verkehrsinformationen, Wetterinfos) zur Verfügung. Die Services lassen sich ebenfalls mittels Hauptdisplay steuern.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale sind gut positioniert. Der Alu-Schalthebel liegt gut zur Hand, ist im Winter aber lange kalt. Der Start-Stopp-Knopf ist im Dunkeln beleuchtet und gut erreichbar, liegt aber etwas ungewohnt in der Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen. Das Licht wird über einen gut greifbaren Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert, alternativ ist das Licht allerdings sensorgesteuert (Serie). Die Nebelleuchten werden ebenfalls im Blinkerhebel eingeschaltet, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer werden vom Regensensor aktiviert, dieser ist aber nicht in der Empfindlichkeit einstellbar. Der Touchscreen ist sehr gut positioniert und zum Fahrer hin gewandt. Das serienmäßige Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer werden am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Der getestete 308 war zusätzlich mit dem adaptiven Geschwindigkeitsregler ausgestattet. Dann wird der Abstand zum Vorfahrenden gehalten, falls die Differenzgeschwindigkeit nicht zu hoch ist, da das System nicht aktiv bremst, sondern nur die Beschleunigung aussetzt. Ist die Differenz zu groß erscheint eine Meldung, dass das System abgeschaltet wurde. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer bestimmten Zeit automatisch ab. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung und offenen Türen noch eine gewisse Zeit. Insgesamt sind alle wichtigen Bedienelemente beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Vorn ist das Ablagenangebot gut, es gibt zwei kleine Fächer in der Mittelkonsole (eines mit Becherhalter) und relativ große Türfächer. Auch das Handschuhfach ist groß. Hinten gibt es nur Lehnentaschen und schmale Türfächer.

- Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit entfernt sind. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,9

Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot gut. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Auch die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich recht üppig aus. Das Raumempfinden ist angenehm, wird aber etwas durch die niedrige Dachlinie eingeschränkt.

3,3 Raumangebot hinten*

Im Fond fällt besonders die Kopffreiheit gering aus. Nur Passagiere bis knapp 1,80 m können hinten bequem Platz nehmen. Die Beinfreiheit zeigt sich dabei etwas großzügiger. Die Innenraumbreite ist auch im Fond üppig und das subjektive Raumempfinden aufgrund der großen Fenster und des Panoramadachs angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Peugeot werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt ausgewogen, jedoch könnte die Federung speziell auf kleine Unebenheiten etwas feiner reagieren. Langwellige Fahrbahnuntergründe schluckt das Fahrwerk unbeladen souverän, voll beladen neigt die Karosserie zu leichtem Nachschwingen. Kurze Wellen werden nicht zu stark von den Insassen wahrgenommen. Auf unregelmäßigen Fahrbahnuntergründen zeigt das Fahrwerk ein leichtes Stuckern, dieses wird aber nicht als unangenehm wahrgenommen. Einzelhindernisse und raue Fahrbahnbeläge dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen zeigen sich ordentlich gedämpft. Die Seitenneigung ist auch in schnell durchfahrenen Kurven nicht stark ausgeprägt. Geschwindigkeitshügel absorbiert die Federung gut, Querfugen dringen aber recht deutlich bis zu den Insassen durch. Auch Kopfsteinpflasterbeläge dringen deutlich in den Innenraum. Insgesamt kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,2 Sitze

Der Testwagen war mit dem optionalen Leder-Paket ausgestattet.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe und in der Neigung einstellen, der Beifahrersitz lediglich in der Höhe. Beide Sitze sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Vordersitzlehnen sind körpergerecht gestaltet, gut konturiert und sehr hoch - sie bieten den Passagieren einen guten Halt. Die Sitzflächen sind ordentlich konturiert, könnten aber etwas länger sein. Der Fahrer kann eine angenehme Sitzposition einnehmen und seinen linken Fuß fest abstützen (breite Ablage; ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht). Die Polsterung ist vorn wie hinten angenehm. Im Fond sind die Lehnen ebenfalls hoch, die Sitzposition geht in Ordnung. Hier wünscht man sich mehr Oberschenkelaufgabe.

⊖ Hinten sind weder die Lehnen noch die Sitzflächen stark konturiert und bieten daher auch wenig Seitenhalt. Auf den Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

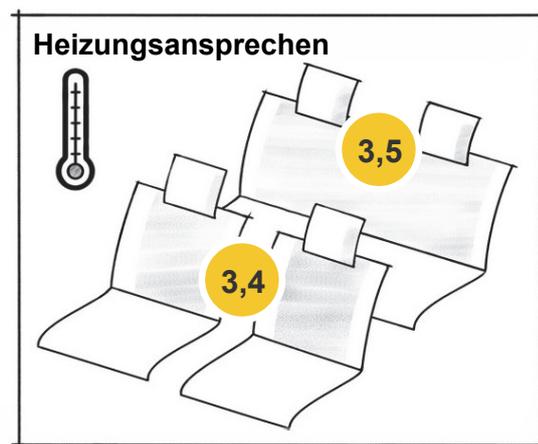
2,1 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist insgesamt niedrig. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) wurde ein Pegel von 67,6 dB(A) gemessen. Das Motorgeräusch hält sich bei moderaten Drehzahlen im Hintergrund, steigen diese jedoch an, wird auch das Aggregat präsenter. Auch Wind- und Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf, wenn auch bei schlechten Fahrbahruntergründen gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen ist.

2,4 Klimatisierung

Die Heizung spricht beim ADAC Heizungstest zufriedenstellend an und erwärmt den Innenraum in akzeptabler Zeit auf Behaglichkeitsniveau. Insgesamt könnten jedoch speziell die Fußbereiche schneller erwärmt werden.

⊕ Der 308 ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Dadurch lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Austrittsbereiche lassen sich allerdings einzeln auswählen. Die automatische Regelung kann in drei Intensitätsstufen eingestellt werden. Der serienmäßige Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen landet der 308 im Klassenmittelfeld. Der kleine 1.6-l-Dieselmotor leistet maximal 115 PS (bei 3.600 U/min) und ein Drehmoment von 270 Nm (bei 1.750 U/min). Das Aggregat kann im vierten Gang gute und im fünften Gang zufriedenstellende Elastizitätswerte vorweisen. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der 308 in durchschnittlichen 6,7 Sekunden.

2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Dieselmotors ist ordentlich. Das Aggregat arbeitet weitgehend kultiviert, allerdings sind besonders unter Last im niedrigen Drehzahlbereich Vibrationen am Lenkrad spürbar. Dann ist auch ein leichtes Dröhnen im Innenraum zu vernehmen.

2,2 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Peugeot insgesamt gut gelungen, die Gänge zeigen sich ordentlich geführt. Beim Einlegen muss aber ein Widerstand überwunden werden, so dass die Gänge gelegentlich haken. Die Schaltwege fallen kurz aus, schnelle Schaltvorgänge sind aber aufgrund des Widerstandes nur bedingt möglich. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer dem Betriebszustand entsprechend den richtigen Gang zu wählen - sie könnte den Fahrer jedoch etwas früher zum Hochschalten animieren.

Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos schalten und ist gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Kupplung kann gut dosiert werden, beim Anfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe. Zusätzlich kann man manuell die elektrische Feststellbremse betätigen - dann kann der Fuß von der Bremse genommen werden - diese wird beim Losfahren automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert sehr gut und ist eines der besten auf dem Markt. Der Motor geht bereits unterhalb von 20 km/h aus und wird nicht mittels Anlasser erneut gestartet, sondern mit dem Riementrieb - das geht sehr schnell. Man kann den ersten Gang auch bei ausgeschaltetem Motor einlegen, betätigt man anschließend die Kupplung springt dieser an.

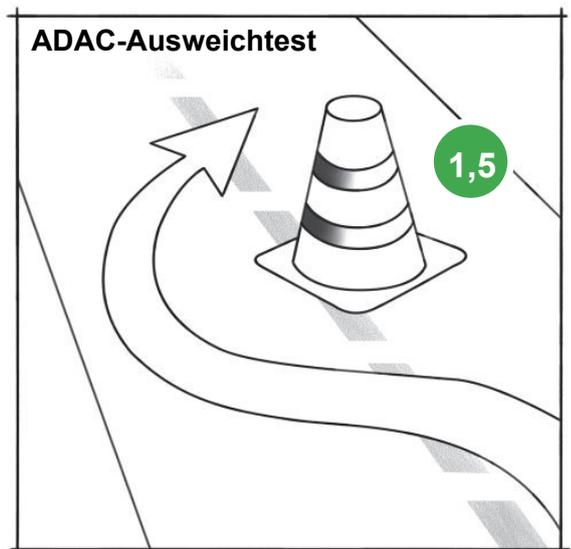
2,5 Getriebeabstufung

+ Das Getriebe ist insgesamt zugunsten des Verbrauchs lang übersetzt, das Aggregat dreht bei Tempo 130 mit niedrigen 2.150 U/min. Dies hat aber zur Folge, dass es dem 308 bei höheren Geschwindigkeiten an Zugkraftreserven mangelt. Möchte man schnell Beschleunigen, oder an Steigungen die Geschwindigkeit halten, muss unter Umständen zurück geschaltet werden. Die einzelnen Abstufungen der sechs Gänge passen gut zueinander, die Drehzahlsprünge beim Schalten sind nicht zu groß.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

+ Der 308 kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Er reagiert stabil auf plötzliche Lenkimpulse und stabilisiert sich nach einem Pendler wieder. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität und auch der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC Ausweichtest kann der 308 ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Der Wagen reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours manövrieren. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) rechtzeitig und zuverlässig. Die Antischlupfregelung (ASR) bremst durchdrehende Antriebsräder ab und hilft somit dem Fahrer beim Anfahren auf rutschigem Untergrund. In zu schnell durchfahrenen Kurven zeigt der Kompakte eine Untersteuerneigung, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man allerdings das Gaspedal in Kurven, zeigt der 308 leichte Lastwechselreaktionen und drängt etwas mit dem Heck nach.



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.

2,3 Lenkung*

+ Die Lenkung kann mit guten Eigenschaften überzeugen. Sie spricht spontan auf Lenkbefehle an und kann mit einer guten Präzision punkten. Sie vermittelt dem Fahrer einen recht guten Kontakt zu Fahrbahn. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig und auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen - von Anschlag bis Anschlag sind drei Umdrehungen notwendig. Der Wendekreis liegt mit 10,85 m im guten Klassenmittelfeld.

1,8 Bremse

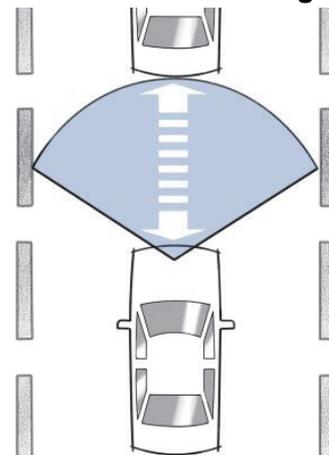
⊕ Die Bremse kann mit einer guten Wirkung und Belastbarkeit überzeugen. Bei Vollverzögerungen aus Tempo 100 steht der 308 nach 35,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Reifen: Michelin Pilot Sport 3; 225/45 R17 91V). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich auch gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven geht in Ordnung, wenn auch der 308 leicht mit dem Heck drängt.

1,8 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

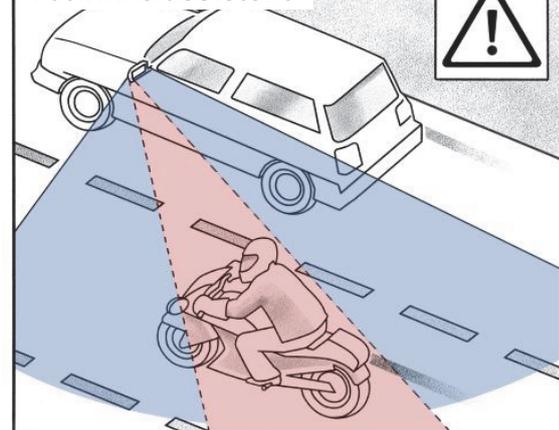
⊕ Peugeot hat im Vergleich zum Vorgänger bei der aktiven Sicherheit nachgerüstet. Der 308 ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei Notbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um so den herannahenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Darüber hinaus besitzt der 308 serienmäßig reaktionsschnelle und helle LED-Rückleuchten. Ebenfalls serienmäßig gibt es ein Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt wenn ein Rad Luft verliert. Gegen Aufpreis ist das Sicherheits-Paket erhältlich. Dieses beinhaltet, einen adaptiven Geschwindigkeitsregler, eine Kollisionswarnung und eine automatische Gefahrenbremsung. Die aktive Geschwindigkeitsregelung (ab 40 km/h aktiv) erkennt mittels Radar die Geschwindigkeit der Vorfahrenden und reduziert die Fahrgeschwindigkeit durch Motorbremse bzw. setzt die Beschleunigung aus. Kann der Sicherheitsabstand nicht mehr eingehalten werden (weil der Geschwindigkeitsunterschied zu hoch ist), erhält der Fahrer eine optische und akustische Warnung, dann wird die Regelung abgeschaltet. Reagiert der Fahrer auf die Warnung nicht, wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Bremsung eingeleitet, die den Aufprall vermeiden oder die Folgen reduzieren kann (aktiv ab 20 km/h). Des Weiteren ist für den Peugeot optional ein Totwinkelassistent erhältlich. Ein im Außenspiegel positioniertes LED-Symbol warnt den Fahrer, wenn sich beim Spurwechsel andere Fahrzeuge im toten Winkel befinden - das Symbol könnte aber größer ausfallen. Ab Werk ist der 308 mit einer Geschwindigkeitsregelanlage mit Begrenzer ausgestattet. Hier können jeweils sechs Geschwindigkeiten hinterlegt und dann direkt angewählt werden. Darüber hinaus ist eine manuelle Einstellung der gewünschten Geschwindigkeit möglich. Der Motor kann nur mit betätigter Kupplung gestartet werden, dadurch ist ein versehentliches Anfahren nicht möglich.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

– In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden, da der Blinker dann nicht funktioniert. Für den 308 sind weder Kurven- noch Abbiegelicht erhältlich.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,60 m guten Schutz. Zudem könnte der Abstand zum Kopf geringer ausfallen.

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Peugeot 92 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Der Kompakte ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt, der Status der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken. Optional ist für den 308 die PEUGEOT Connect Box erhältlich. Diese beinhaltet eine SOS-Funktion, mit der das Fahrzeug lokalisiert werden kann. Der Notruf erfolgt automatisch nach einem Unfall (Auslösung eines pyrotechnischen Elements) oder durch Betätigung der SOS-Taste durch den Fahrer.

– Das Warndreieck und der Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden positioniert und im Notfall (bei beladenem Ladeabteil) schlecht erreichbar.

1,8 Kindersicherheit

Auf der Rückbank finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Im Fond sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert. Der Gurt drückt auf das Polster und das Schloss ist etwas weit vorn angebracht, wodurch die Kindersitze kippen können. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Außenplätzen gerade so, auf dem Beifahrerplatz und hinten in der Mitte problemlos montieren.

+ Bei der Kindersicherheit erhält der Peugeot 79 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest. Laut Hersteller sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt, der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden. Der Peugeot besitzt auf den äußeren Fondplätzen ein Isofix-System mit Ankerhaken. Das System lässt sich problemlos ohne Einsteckhilfen nutzen. Die Gurte sind auf dem Beifahrerplatz und auf den äußeren Fondplätzen lang und reichen auch für Sitze mit großem Gurtbedarf. Die Schlösser sind auf allen Plätzen kurz und fest, das erleichtert die Montage. Die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten sind groß (außer Fondmittelsitz). Der Fenstereinklemmschutz funktioniert zuverlässig und früh.

– Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

2,5 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Peugeot 64 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Während der Stoßfänger sowie die vorderen und mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe noch zu aggressiv.

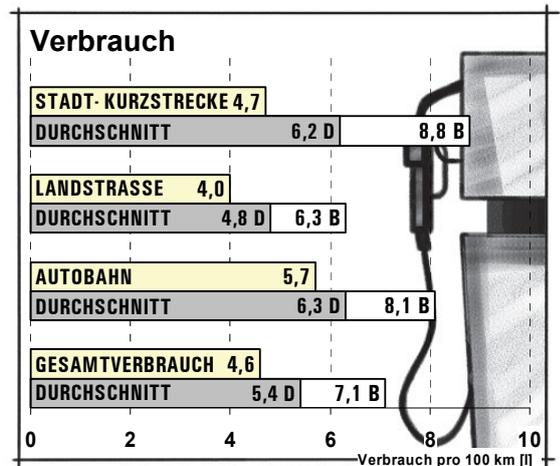
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel landet der 308 e-HDi FAP 115 STOP&START im guten Klassenmittelfeld. Im EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 147 g/km ermittelt - das entspricht 33 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,6 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil liegt der Verbrauch bei 4,7 l/100 km und im Außerortsteil verbraucht er 4,0 l/100 km. Auf der Autobahn konsumiert der Peugeot 5,7 l/100 km.

2,1 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Lediglich die Stickstoffoxidwerte steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. Das reicht für 39 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der 308 e-HDi FAP 115 STOP&START 72 Punkte erzielen - das entspricht vier von fünf Sternen im EcoTest.



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

2,8 AUTOKOSTEN

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 308 nicht verschwenderisch mit dem Kraftstoff umgeht und zudem den etwas günstigeren Dieselmotor benötigt, erhält er hier eine gute Bewertung.

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens nach 180.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

- ⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen, kurze Inspektionsabstände sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,6 Wertstabilität*

Der 308 stellt ein völlig neues Modell dar, so dass ihm für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert wird. Positiv wirken sich die nun erhältlichen Assistenzsysteme (optional) aus.

3,7

Kosten für Anschaffung*

Hier landet der 308 im hinteren Mittelfeld. In der getesteten Variante kostet der 308 mindestens 24.600 Euro. Hierfür ist er zwar serienmäßig mit LED-Hauptscheinwerfern und einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Allerdings gibt es auch einige sinnvolle und sicherheitsrelevante Optionen, wie das Sicherheitspaket, die Aufpreis kosten.

4,1

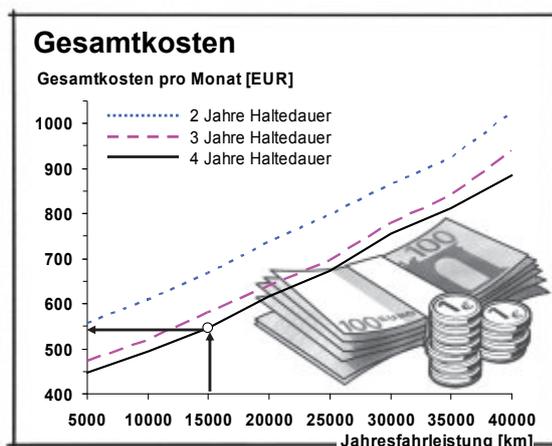
Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen insgesamt teuer aus. Allein die KFZ-Steuer beträgt 152 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen erweisen sich als ungünstig (KH: 19; TK: 20; VK: 20)

2,3

Monatliche Gesamtkosten*

+ Aufgrund der niedrigen Betriebskosten und der zufriedenstellenden Wertstabilität erhält der 308 hier eine noch gute Bewertung. Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit 545 Euro nicht zu hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 545 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 82 VTi | 125 THP | 155 THP | HDi FAP 92 | e-HDi FAP 115 STOP&START |
|---|----------|----------|-----------|------------|--------------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/1199 | 4/1598 | 4/1598 | 4/1560 | 4/1560 |
| Leistung [kW (PS)] | 60 (82) | 92 (125) | 115 (156) | 68 (92) | 85 (115) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 118/2750 | 200/1400 | 240/1400 | 230/1750 | 270/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 15,2 | 10,4 | 9,3 | 12,8 | 10,2 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 171 | 203 | 213 | 178 | 191 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 5,0 S | 5,6 S | 5,8 S | 3,6 D | 3,7 D |
| CO2 [g/km] | 114 | 129 | 134 | 95 | 95 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/19/17 | 17/20/21 | 17/20/21 | 19/20/20 | 19/20/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 32 | 70 | 80 | 152 | 152 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 479 | 522 | 591 | 486 | 497 |
| Preis [Euro] | 16.450 | 18.850 | 24.300 | 19.550 | 20.750 |

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 | 85 kW (115 PS) |
| bei | 3600 U/min |
| Maximales Drehmoment | 270 Nm |
| bei | 1750 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/45R17H |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/45R17V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,8/10,85 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 191 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,2 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 6,7 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,7 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 3,8 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 4,6 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 4,7/4,0/5,7 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 100 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 147 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 67,6 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4253/1804/1457 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2045 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1385 kg/395 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 335 l/655 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 615 kg/1400 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 52,5 l |
| Reichweite | 1140 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 93 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 62 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 113 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 277 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 545 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/20/20 |
| Grundpreis | 24.600 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-----------------------|
| Abbiegelenk | nicht erhältlich |
| Abstandsregelung, elektronisch (Sicherheits-Paket) | 450 Euro ^o |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| City-Notbremsfunktion | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent | nicht erhältlich |
| Kollisionswarnung (Sicherheits-Paket) | 450 Euro ^o |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| LED-Abblendlicht (Full-LED-Scheinwerfer) | Serie |
| LED-Rückleuchten | Serie |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat (mit Begrenzer) | Serie |
| Totwinkelassistent | 250 Euro ^o |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |

INNEN

| | |
|---|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags durch) | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Keyless Entry | 450 Euro ^o |
| Klimaautomatik (Zwei-Zonen) | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|--|-----------------------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar) | Serie |
| Lackierung Metallic | 510 Euro |
| Panorama-Glasedach | 450 Euro ^o |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen