



## Peugeot 308 82 VTi Active

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (60 kW (82 PS))

**A**ls Basismotorisierung steht für den Peugeot 308 ein 82 PS starker Dreizylindermotor zur Verfügung. Den gibt es bereits ab einem Einstiegspreis von 16.750 Euro. Für die getestete Active-Ausstattung werden zusätzlich 2.000 Euro fällig. Diese beinhaltet bereits eine Klimaautomatik, vier elektrische Fensterheber und einen großen Touchscreen, über den die meisten Komfortfunktionen gesteuert werden. Dadurch wirkt das Cockpit aufgeräumt, die Bedienung des Systems erfordert aber eine deutliche Eingewöhnung. Nicht überzeugen kann der Basismotor. Obwohl das Fünfgang-Getriebe schon sehr kurz übersetzt ist, fühlt sich der Saugmotor immer träge an und erfordert weites Ausdrehen der Gänge, um einigermaßen flott voranzukommen. Wer öfter Autobahnfahrten plant, sollte deshalb auf die nächsthöhere Motorisierung zurückgreifen, die beim 308 allerdings schon 125 PS leistet und entsprechend teurer ist. Eine sinnvolle Motorisierung dazwischen fehlt in der Angebotspalette. Immerhin liegt der Testverbrauch des 82 VTi bei akzeptablen 5,6 l/100 km. In der Summe bietet der 308 vor allem vorne viel Platz, lässt sich dank handlichem Lenkrad und sicherem Fahrwerk agil bewegen und bietet gleichzeitig einen guten Fahrkomfort. Nur der Motor mag nicht dazu passen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Ford Focus, Honda Civic, Hyundai i30, Mazda 3, Opel Astra, Seat Leon, Skoda Rapid Spaceback, Toyota Auris, VW Golf.

- +** vorn großzügiges Raumangebot, sichere Fahreigenschaften, agile Lenkung, sehr gute Crashtest-Ergebnisse
- träger Basismotor mit schwachen Fahrleistungen, sehr kurz übersetztes Fünfgang-Getriebe, kein Start-Stopp-System erhältlich, Bediensystem erfordert hohen Gewöhnungsaufwand und lenkt ab



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,9 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,4 Langstrecke

3,0 Transport

4,3 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

⊕ Die Verarbeitung des 308 hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck, nur im Detail gibt es leichtes Verbesserungspotenzial. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen schmal sowie 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 sowie die A-Säulen-Verkleidungen mit Stoff überzogen. Alu-Applikationen werben das Interieur optisch auf. Der Motorraum sowie der Bereich um die Hinterachse sind verkleidet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankstutzen besitzt eine Schutzklappe, wodurch verhindert wird, dass versehentlich falscher Kraftstoff eingefüllt werden kann.

⊖ An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die vor Beschädigungen durch leichte Rempeler (z.B. bei unvorsichtigem Öffnen der Türen) schützen könnten. Auch an den Stoßfängern gibt es keine Schutzleisten. Die Heckstoßstange verfügt zwar im unteren Bereich über einen unlackierten 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. Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld liegen (wie die unteren Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen vorn), sind hart und kratzempfindlich. Beim 82 VTi ist der Tankdeckel nicht in die Zentralverriegelung einbezogen und muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden.

Die Alltagstauglichkeit des 308 82 VTi fällt gut bis zufriedenstellend aus. Der Peugeot besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung beträgt beim getesteten Modell zufriedenstellende 470 kg.

⊕ Mit einer Tankfüllung (52,5 l) lassen sich auf Basis des im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauchs Reichweiten von 935 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 Kilogramm transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Die zulässige Stützlast beträgt gute 75 kg.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne ist der 308 serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist für die getestete Motorisierung ein Notrad erhältlich (im Testwagen vorhanden). Nur bei Wahl des Notrads findet man Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord. Die zulässige Anhängelast fällt beim 82 VTi mau aus. Gebremst dürfen nur 750 kg gezogen werden, ungebremst gar nur 570 kg.

Im Sichtkapitel landet der 308 im guten Mittelfeld. Die Sitze sind in durchschnittlicher Höhe angeordnet, wodurch der Fahrer einen zufriedenstellenden Blick auf das Verkehrsgeschehen hat. Die Karosserieenden können vom Fahrer aber nicht besonders gut eingesehen werden. 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, was für ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten sorgt.

Das serienmäßige Halogenlicht sorgt für eine befriedigende Fahrbahnausleuchtung. Helleres LED-Licht gibt es nur für die Top-Ausstattung Allure, die nicht in Verbindung mit dem getesteten Motor erhältlich ist. Für den 308 sind weder Kurven- noch Abbiegelicht erhältlich. Die Ausstattung Active beinhaltet serienmäßig Einparksensoren hinten. Gegen Aufpreis gibt es auch für vorn eine akustische und optische Einparkhilfe (nicht im Testwagen verbaut). Die ebenfalls aufpreispflichtige Rückfahrkamera (City-Paket Plus) ist eine sinnvolle Ergänzung, um rückwärts Rangieren zu erleichtern. Die Kamera stößt jedoch bei Dunkelheit schnell an ihre Grenzen und das Kamerabild ist sehr dunkel und kaum noch erkennbar.

**+** Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können aufgrund der flach verlaufenden Motorhaube gut wahrgenommen werden. Für eine bessere Erkennbarkeit bei Tag ist der 308 serienmäßig mit LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Die Scheibenwischerwirkung ist gut, allerdings könnte der Wischbereich oben rechts etwas größer sein.

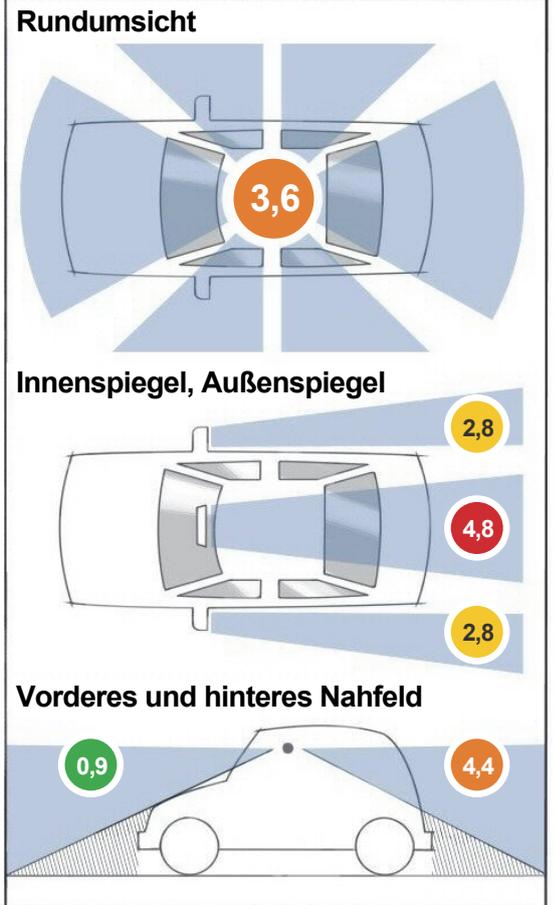
**-** Das Sichtfeld im Innenspiegel ist sehr klein. Den Außenspiegeln fehlen asphärische Bereiche, um den toten Winkel zu verkleinern und Objekte neben dem Fahrzeug besser erkennbar zu machen. Tief liegende Hindernisse im hinteren Fahrzeugbereich sind aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe kaum wahrnehmbar.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim 308 insgesamt recht bequem. Die Sitze befinden sich in zufriedenstellender Höhe über der Straße, allerdings sollten große Personen darauf achten, dass sie sich beim Einsteigen nicht den Kopf an der schräg verlaufenden A-Säule stoßen. Beim Öffnen der Hecktüren ist etwas Vorsicht geboten, da man sich den hinteren Teil der Tür leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern ist der Kopf gefährdet. Der 308 ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Ein schlüsselloses Zugangssystem gibt es zwar gegen Aufpreis, allerdings nur in der Top-Ausstattung Allure, die nicht in Verbindung mit dem getesteten Motor verfügbar ist.

**+** Die Türausschnitte fallen recht groß aus und die Türschweller sind niedrig positioniert, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Türaufhalter sind kräftig dimensioniert und besitzen drei Rasterungen. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. 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. Bei Wahl der elektrisch anklappbaren Außenspiegel findet man zudem Leuchten in den Außenspiegeln vor, die den Einstiegsbereich erhellen.

**-** Die breiten Schweller behindern das Ein- und Aussteigen, hier ist ein großer Schritt erforderlich.



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



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

---

## 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 passen in den Kofferraum acht handelsübliche Getränkeboxen. 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 sind 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 Gegenstände gut erreichen.

⊖ Große Personen sollten darauf achten, nicht den Kopf am abstehenden Schloss anzustoßen. 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 gegen Aufpreis eine praktische Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne (Komfort-Paket).

⊖ 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.

---

## 2,4 INNENRAUM

---

### 2,4 Bedienung

Durch die weniger Schalter im Armaturenbrett wirkt das Cockpit des 308 auf den ersten Blick aufgeräumt und übersichtlich. Kein Wunder, werden auch nahezu alle Funktionen 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). Diese sind berührungssensitiv und müssen daher zielgenau betätigt werden.

Änderungen in den einzelnen Menüs werden dann mittels Touchscreen durchgeführt. Dadurch braucht es eine intensive Eingewöhnung, bis man sich in den vielen Untermenüs auskennt - insgesamt kann das Bedienkonzept zusätzlich vom Verkehrsgeschehen ablenken. Je nach 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. Sehr ungewohnt und auch nach längerer Fahrt gewöhnungsbedürftig ist die Anordnung des Drehzahlmessers. Die Skala beginnt bei drei Uhr und dreht anders als gewohnt links herum (gegen Uhrzeigersinn). Wenn man nur einen flüchtigen Blick auf den Drehzahlmesser wirft, kann man schnell die aktuelle Motordrehzahl falsch einschätzen. 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 zwölf Monate, anschl. aufpreispflichtige Verlängerung nötig). Damit stehen dem Fahrer zehn Applikationen (u.a. Tankstellenfinder, Verkehrsinformationen, Wetterinfos) zur Verfügung. Die Services lassen sich ebenfalls mittels Hauptdisplay steuern. Das Zündschloss ist zufriedenstellend angeordnet, aber nicht beleuchtet. Das schlüssellose Startsystem mit Start-Stopp-Knopf in der Mittelkonsole, ist für diese Ausstattung nicht erhältlich.



**Der Peugeot 308 bietet eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale und der Schalthebel sind gut positioniert. Das Licht wird über einen gut greifbaren Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert, alternativ schaltet das Abblendlicht ein Sensor ein (Serie). Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Blinkerhebel eingeschaltet, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer werden vom Regensensor aktiviert, dieser ist aber nicht in der Empfindlichkeit einstellbar. Der in dieser Ausstattung serienmäßige Touchscreen ist sehr gut positioniert und zum Fahrer hin gewandt. Das optionale Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer werden am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit erscheint im Display. 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. Das Drehrad zum Einstellen der Lordosenstütze ist sehr schlecht greifbar und lässt sich nur mit hohem Kraftaufwand betätigen.

## 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 angenehm.

---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

**+** Die Feder-/Dämpferabstimmung des 308 82 VTi ist insgesamt gut gelungen. Gegenüber dem Diesel-Modell spricht die Federung auf kleinen Unebenheiten aber nicht ganz so ausgewogen an. 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 eine gewisse Stuckerneigung, die aber nie unangenehm wahrgenommen wird. 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. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt fällt gut aus.

---

### 2,3 Sitze

**+** Sowohl den Fahrer- als auch den Beifahrersitz kann man über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Der Fahrersitz ist 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 recht 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 Oberschenkelauflege. Die Atmungsaktivität der serienmäßigen Stoffbezüge ist gut bis zufriedenstellend.

**-** Hinten sind weder die Lehnen noch die Sitzflächen stark konturiert und bieten daher auch wenig Seitenhalt.

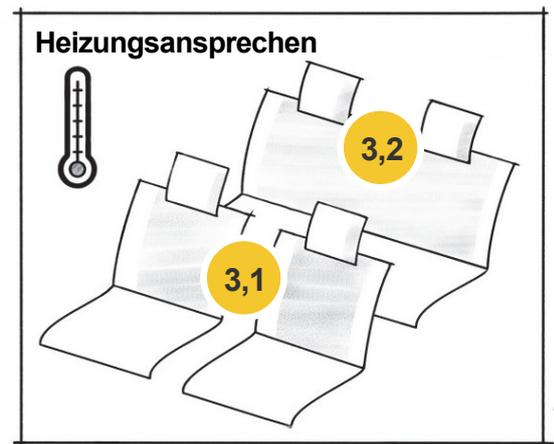
## 2,6 Innengeräusch

Das Geräuschniveau des 308 82 VTi fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) liegt das gemessene Innenraumgeräusch bei 69,2 dB(A). Bei Konstantfahrt hört man den Benzinmotor nicht zu stark, unter Last und bei hohen Drehzahlen ist der Dreizylinder im Innenraum aber deutlich wahrnehmbar. Sowohl Wind- als auch Fahrgeräusche fallen nicht besonders unangenehm auf. Bei schlechter Fahrbahnbeschaffenheit poltern aber die Achsen etwas.

## 2,2 Klimatisierung

Die Heizung spricht beim ADAC Heizungstest zufriedenstellend an und erwärmt den Innenraum in akzeptabler Zeit auf Behaglichkeitsniveau.

⊕ 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.

## 3,8 MOTOR/ANTRIEB

### 4,8 Fahrleistungen\*

⊖ Die Fahrleistungen des Dreizylinder-Saugmotors mit 82 PS können nicht überzeugen. Der Motor fühlt sich träge an und ist mit den 1.200 kg Leergewicht überfordert. Selbst wenn man den Motor weit ausdreht beschleunigt der 308 kaum. Für einen Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt man 9,7 s (2./3. Gang). Schaltfaules Fahren ist kaum möglich. Im vierten Gang dauert es 14,2 s und im fünften Gang sogar 20,6 s, bis man aus 60 km/h die 100 km/h-Marke überschritten hat. Der Hersteller gibt den Sprint aus dem Stand bis 100 km/h mit 15,2 s an. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h wird kaum erreicht. Wer mit dem 308 auch mal längere Autobahnetappen bewältigen möchte, sollte auf die nächst höhere Motorisierung zurückgreifen (125 THP), die aber deutlich teurer ausfällt und bereits 125 PS besitzt. Im Motorangebot fehlt eine sinnvolle Alternative zwischen dem 82 PS und 125 PS Benzinmotor.

## 2,8 Laufkultur

Für einen Dreizylinder bietet der 82 VTi eine ordentliche Laufkultur. Vibrationen sind aber vor allem bei höheren Drehzahlen vorhanden, die dann im Innenraum auch recht deutlich wahrgenommen werden. Oberhalb von 4.500 1/min neigt der Motor zum Dröhnen. Bei niedrigen Drehzahlen stören selbst unter Last keine ausgeprägten Brummfrequenzen.

## 3,2 Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich zwar insgesamt recht leichtgängig bedienen, es fehlt ihm aber etwas an Präzision. Vor allem beim Wechsel der Schaltgassen (z.B. 2. in 3. Gang) kann es gelegentlich leicht haken. Die Schaltwege dürften insgesamt etwas kürzer ausfallen. Die Kupplung lässt sich insgesamt zufriedenstellend dosieren und ruckt auch bei unsensibler Bedienung nicht zu stark. Nur beim Anfahren muss man etwas gefühlvoller Gas und Kupplung dosieren, damit der leistungsschwache Motor nicht abgewürgt wird.

⊕ Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer bezüglich der idealen Schaltpunkte, um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Eine Berganfahrhilfe unterstützt beim Anfahren an einer Steigung, da beim Wechsel vom Brems- aufs Gaspedal die Bremse noch kurz betätigt bleibt und das Fahrzeug am Zurückrollen hindert.

⊖ Der Rückwärtsgang ist hinten rechts angeordnet und nicht gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Das Einlegen bei noch ausrollendem Fahrzeug wird durch starkes Getriebekrachen untermalt. Ein Start-Stopp-System ist für die Motorvariante nicht erhältlich.

## 3,8 Getriebeabstufung

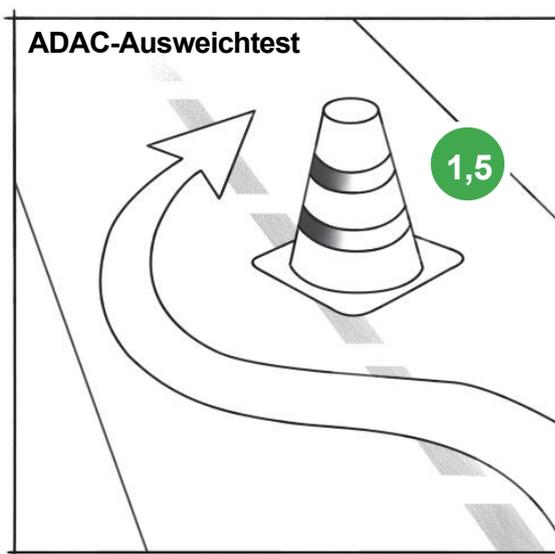
Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen zueinander. Beim Schalten sind die Drehzahlsprünge nicht zu groß und gleichmäßig.

⊖ Obwohl die Gesamtübersetzung schon sehr kurz gewählt wurde, hat der Motor kaum Zugkraftreserven, was zu häufigen Schaltvorgängen zwingt. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit 4.100 1/min.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Der 308 kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Er reagiert stabil auf einen Lenkimpuls und stabilisiert sich bereits 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 spricht spontan auf Lenkbefehle an und kann mit einer guten Präzision punkten. Sie vermittelt dem Fahrer einen recht guten Fahrbahnkontakt. 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 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Michelin Energy Saver der Größe 205/55 R16 91V). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven geht in Ordnung, wenn auch der 308 leicht mit dem Heck nachdrängt.

---

## 1,9 SICHERHEIT

---

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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. Ab Werk ist der 308 mit einer Geschwindigkeitsregelanlage samt 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 wird ein versehentliches Anfahren verhindert.

⊖ 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. Es gibt zwar für den 308 ein umfangreiches Sicherheits-Paket (vorausschauender Notbremsassistenten inkl. Kollisionswarner und Totwinkelassistent), dieses ist aber nicht für den getesteten Motor 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 für den Insassenschutz. In der Summe erhält der 308 bei den Crashtest die vollen fünf Sterne. Der Kompakte ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Die Gurte der beiden vorn Sitzenden sind mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern versehen. Für die hinteren Außensitze gibt es Gurtkraftbegrenzer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn werden die Insassen akustisch 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 kipplern 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.

– Der mittlere Sitzplatz im Fond eignet sich kaum, um Kindersitze zu befestigen. Die Gurtranlenkpunkte liegen ungünstig, der Gurt ist zu kurz und die Formstabilität ist aufgrund der ungünstigen Sitzform schlecht. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

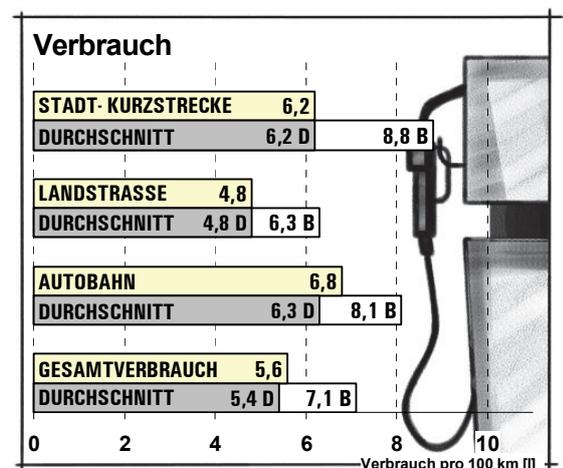
## 2,5 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erhält der Peugeot 64 Prozent der möglichen Punkte für den 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.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der 308 82 VTi kann im CO2-Kapitel des EcoTest ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 151 g/km reicht es in diesem Kapitel für 32 Punkte. Der resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,6 l/100 km. In der Stadt fällt der Verbrauch mit 6,2 l/100 km nicht besonders niedrig aus. Hier merkt man das fehlende Start-Stopp-System. Außerorts sind es 4,8 l und auf der Autobahn 6,8 l pro 100 km.



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

## 1,5 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des Benziners fällt gering aus. Der Lohn sind 45 Punkte im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der 308 82 VTi mit 77 Punkten klar die vier Sterne im ADAC EcoTest.

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 3,6 Betriebskosten\*

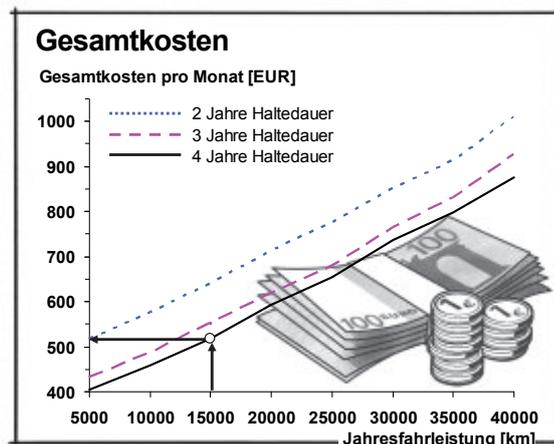
Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Diese liegen beim 308 82 VTi im erhöhten Bereich.

### 2,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2 Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

+ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Durch die günstige Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz auf einem niedrigem Niveau.

- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen und kurze Inspektionsabstände verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 509 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,3 Wertstabilität\*

Da der Peugeot 308 ganz neu auf dem Markt erhältlich ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit keinem Modellwechsel zu rechnen ist, kann für den kleinen Basisbenziner ein noch zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

### 2,7 Kosten für Anschaffung\*

Den Peugeot 308 82 VTi gibt es in der Active-Ausstattung ab 18.750 Euro. Das ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse ein akzeptabler Preis. Die Serienausstattung geht insgesamt in Ordnung. Eine Klimaautomatik, vier elektrische Fensterheber oder auch ein Licht- und Regensensor sind bereits im Preis inbegriffen. Wer allerdings auf die umfangreichen Assistenzsysteme zurückgreifen möchte, bräuhete die höchste Ausstattungsvariante Allure - die ist für den Basismotor jedoch nicht erhältlich.

### 2,5 Fixkosten\*

+ Jährlichen werden nur 62 Euro an KFZ-Steuer fällig, die Einstufung in der Teilkaskoversicherung liegt günstig (TK: 17).

– Im Klassenvergleich etwas ungünstiger liegen dagegen die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (KH: 17; VK: 19).

## 1,7 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten schneidet der 308 82 VTi im Klassenvergleich günstig ab. Inklusive Wertverlust liegen die monatlichen Kosten bei 518 Euro (vier Jahre Haltedauer, 15.000 km pro Jahr).

### WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	125 THP	130 e-THP STOP&ST ART	155 THP	HDi FAP 92	BlueHDi 100 STOP& START	e-HDi FAP 115 STOP&ST ART	BlueHDi 120 STOP&ST ART	BlueHDi 150 STOP&ST ART
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	3/1199	4/1598	4/1560	4/1560	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	96 (130)	115 (156)	68 (92)	73 (99)	85 (115)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	230/1750	240/1400	230/1750	254/1750	270/1750	300/1750	370/2000
0-100 km/h[s]	10,4	12,1	9,3	12,8	12,8	10,2	11,6	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	200	213	178	184	191	197	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,6 S	4,6 S	5,8 S	3,6 D	3,5 D	3,7 D	3,1 D	3,8 D
CO2 [g/km]	129	107	134	95	92	95	82	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/21	17/20/21	17/20/21	19/20/20	19/20/20	19/20/20	19/20/20	19/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	100	48	110	152	152	152	152	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	521	498	592	486	484	495	515	562
Preis [Euro]	19.150	19.550	24.850	19.850	20.200	21.050	23.500	25.000

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1199 ccm
Leistung	60 kW (82 PS)
bei	5750 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,8/10,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>9,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,2/4,8/6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>151 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4253/1804/1457 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2045 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1200 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/655 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/750 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	52,5 l
Reichweite	<b>935 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>118 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>50 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>97 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>244 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>509 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/17
Grundpreis	18.750 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (mit Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	590 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	510 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasdach	450 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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