



Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130 Allure

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Zur Mitte seines Produktionszyklus hat Peugeot seinen Kompaktwagen 2017 einem Facelift unterzogen. Äußerlich hat sich dabei wenig geändert. Kein Wunder, schließlich zählt der 308 mit seiner reduzierten Designsprache zweifellos zu den gefälligsten Vertretern seiner Klasse. Die Franzosen haben den 308 wieder auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Zahlreiche Fahrerassistenzsysteme sind nun für den Kompaktwagen zumindest gegen Aufpreis zu haben. Hier hatte der 308 Nachholbedarf. Auch die Motoren hat Peugeot überarbeitet. Neu ist der 1,5 Liter große Selbstzünder, den es in zwei Leistungsstufen mit 102 und 130 PS gibt. Der Testwagen war mit der stärkeren Ausführung ausgerüstet, die die Diesel-Fahne eindrucksvoll hochhält. Der Vierzylinder verbindet gute Fahrleistungen mit niedrigem Verbrauch und geringen Schadstoffemissionen. Ansonsten hat sich an den bekannten Stärken und Schwächen des 308 wenig getan: Er punktet mit einem schicken und hochwertigen Interieur sowie sicheren und gleichzeitig agilen Fahreigenschaften. Negativ fallen die spärlichen Ablagemöglichkeiten im Innenraum sowie die teils umständliche Bedienung auf. Für 27.600 Euro bekommt der Kunde mit dem Peugeot 308 BlueHDi 130 Allure einen ordentlich ausgestatteten Kompaktwagen, der auch nach sechs Jahren Bauzeit noch recht frisch wirkt und noch lange nicht zum alten Eisen gehört. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus, KIA Ceed, Renault Mégane, Toyota Corolla, VW Golf.

- +** gute Material- und Verarbeitungsqualität, schickes Interieur, kräftiger und kultivierter Dieselmotor, agiles und sicheres Fahrverhalten, sehr niedrige Emissionen
- wenig Ablagemöglichkeiten vorn, teils umständliche Bedienung, zu kurze Fondkopfstützen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Während bei vielen Fahrzeugen der Sparzwang der Hersteller bei der Verarbeitungs- und besonders der Materialqualität deutlich wird, gibt sich Peugeot auch beim 308 sichtbar Mühe. Das Interieur sieht nicht nur aufgrund der ungewöhnlichen Cockpitgestaltung und der optionalen GT-Line-Ausstattung mit farblich abgesetzten Nähten und Teilleder-/Alcantarasitzen schick aus, auch die verwendeten Materialien fühlen sich wertig an. Die zahlreichen Chromapplikationen werben das Cockpit auf, die mit Stoff überzogene A-Säule sowie geschäumte Türverkleidungen im Fond sind inzwischen leider die Ausnahme in der

Kompaktklasse. Abgesehen von der Mittelarmlehne, die nicht sonderlich stabil ist, gibt die Verarbeitung wenig Grund zur Klage. Auch die Karosserie zeigt sich gut verarbeitet. Sieht man genauer hin, fallen neben den teils nachlässig isolierten Kabelverbindungen im Motorraum die Unterseite der Motorhaube sowie der Bereich des vorderen Türscharniers negativ auf. Hier fällt der Lack stellenweise heller aus. Der Unterboden ist im Bereich des Motors vollständig verkleidet, der Rest ist jedoch weitgehend ungeschützt. Korrosionsschutz wurde hingegen großflächig aufgebracht.

2,8 Alltagstauglichkeit

Ist der 52,5 Liter große Tank randvoll, kommt der 308 BlueHDi 130 bis zu 1.025 km weit (auf Grundlage des ADAC Ecotest). Die Zuladung fällt mit 475 kg für einen Kompaktwagen ausreichend groß aus. 80 kg dürfen davon auf dem Dach transportiert werden. Anhänger dürfen bis zu 1.500 kg (gebremst) bzw. 615 kg (ungebremst) wiegen, die Stützlast beträgt 75 kg. Beim Wendekreis (11,3 m) bekleckert sich der Peugeot nicht mit Ruhm.

Der serienmäßige AdBlue-Tank ist mit 17 Liter Fassungsvermögen ausreichend groß.

⊖ Serienmäßig stattet Peugeot den 308 mit einem Reifenpannenset aus. Gegen Aufpreis ist ein 16-Zoll-Ersatzrad erhältlich. Vorsicht: Ordert man das Denon-Soundsystem, ist dieses nicht erhältlich.

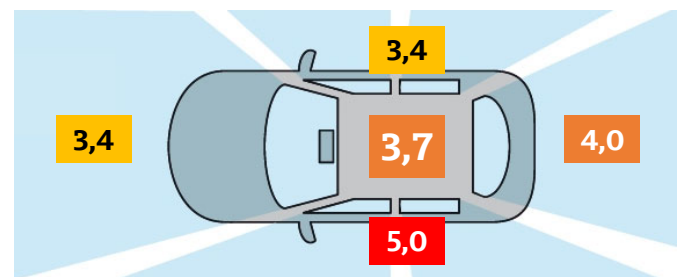
2,9 Licht und Sicht

Die Karosserie des 308 lässt sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Während Gegenstände vor dem Fahrzeug dank der flach abfallenden Motorhaube auch in geringer Entfernung zu sehen sind, werden diese beim Blick nach hinten aufgrund der hohen Fensterunterkante erst in größerer Entfernung sichtbar. Hier hilft die optionale Rückfahrkamera, die eine sinnvolle Ergänzung zu den serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten ist. Ein Parkassistent, der beim Ein- und Ausparken die Lenkung übernimmt, ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben.

Die Rundumsicht ist nicht sonderlich gut. Besonders die Sicht nach hinten wird durch die breiten C-Säulen sowie die nicht komplett versenkbaren Fondkopfstützen erschwert.

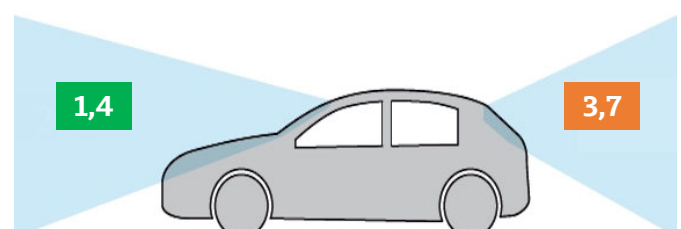
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊕ Serienmäßig ist der 308 mit einfachen Halogen-scheinwerfern ausgestattet. Ordert man wie im Falle des Testwagens das GT-Line-Paket, beleuchtet der Franzose mit LED-Scheinwerfern nachts die Fahrbahn. Das Licht sorgt für eine helle und homogene Ausleuchtung. Der optionale

statische Fernlichtassistent blendet zuverlässig auf und ab. Obwohl der 308 serienmäßig mit LED-Nebelscheinwerfern ausgestattet ist, nutzen die Franzosen diese nicht für das Abbiegelicht.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg geschieht ausreichend bequem. Die Türen geben vorn wie hinten einen großen Ausschnitt frei, der Schweller ist jedoch recht breit. Mit knapp 43 Zentimetern sind die Vordersitze nicht sonderlich tief montiert, was das Ein- und Aussteigen einfacher gestaltet.

⊕ Die Türen besitzen vorn und hinten je drei kräftige Rastungen. Für alle außen Sitzenden gibt es praktische Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Der Schlüssel der serienmäßigen Zentralverriegelung ist recht schwer und klobig geraten - unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist in der Ausstattung Allure serienmäßig an Bord. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,8 Kofferraum-Volumen

Das Gepäckabteil fasst standardmäßig 365 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und belädt dachhoch, passen 455 Liter oder alternativ sieben Getränkekisten hinein. Klappt man die Lehnen um, schluckt das Gepäckabteil 705 (bis zur Fensterkante) bzw. 1.140 Liter (bis unters Dach).

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum lässt sich gut nutzen. Die Kofferraumklappe lässt sich leichtgängig öffnen und gibt eine große Öffnung frei. Der Kofferraum besitzt ein praktisches Format und ist gut nutzbar.

Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 70 Zentimetern zehn Zentimeter höher als beim Kombi, was bandscheibengeplagte Fahrer nicht freuen dürfte.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine unpraktische Stufe im Ladeboden. Leider gibt es für die



Mit 365 l Volumen ist der Kofferraum des 308 von klassenüblicher Größe.

ausgebaute Laderaumabdeckung keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum nachts nur schwach beleuchtet.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, eine Durchreiche ist serienmäßig. Die Handhabung fällt recht leicht. An praktischen Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum. Nicht einmal Taschenhaken findet man vor,

lediglich ein Gummiband auf der linken Seite hilft, Ordnung zu schaffen. Ein Gepäckraumtrennnetz ist, wie bei Kompakt-Limousinen üblich, nicht zu haben.

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot einen eigenen Weg. Das Kombiinstrument befindet sich oberhalb des Lenkrads, das deutlich kleiner ausfällt als üblich. Dies ist zu Beginn

gewöhnungsbedürftig, doch man gewöhnt sich erstaunlich schnell an diese Anordnung. Dadurch, dass die Instrumente weit oben angeordnet sind, wird der Fahrer weniger stark vom

Verkehrsgeschehen abgelenkt. Leider ist speziell der Tacho recht eng skaliert und die kleinen Ziffern lassen sich nicht optimal ablesen.

Wie die meisten Hersteller bündeln auch die Franzosen fast alle Funktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole und ist dem Fahrer zugeneigt. Nach einer gewissen Eingewöhnung lässt sich das Infotainmentsystem recht flüssig bedienen, auch wenn man gewisse Funktionen etwas länger suchen muss.

⊖ Bei der Bedienung der Klimatisierung sind die Franzosen allerdings über das Ziel hinausgeschossen. Eine separate Bedieneinheit fehlt, stattdessen muss jedes Mal das Klimamenu angewählt, die Änderung vorgenommen und anschließend die ursprüngliche Ansicht wieder ausgewählt werden. Drei Bedienschritte statt eines einfachen Drehs an einem konventionellen Klimaregler. Auch die Bedienung der optionalen Sitzheizung ist nicht optimal gelöst: Die Drehregler befinden sich schlecht erreichbar und sichtbar hinter dem Wählhebel des Automatikgetriebes und sind zudem nicht dauerhaft beleuchtet.

Wie oft der Wischer im Intervall- oder Sensormodus aktiviert wird, lässt sich leider nicht verstellen. Auch, dass der Hebel fürs

einmalige Wischen gezogen werden muss, erschließt sich Peugeot-Neulingen erst nach einem Blick in die Bedienungsanleitung. Für Träger von Gleitsichtbrillen ist die hohe Position der Instrumente ungünstig, da sie den Kopf anheben müssen, um die Anzeigen ablesen zu können.



Der 308 bietet eine gute Verarbeitungsqualität und auch die Materialanmutung im Innenraum gefällt. Die Bedienung ist teils umständlich. Insbesondere die Bedienung der Klimatisierung erntet Kritik.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Allure bringt der 308 ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung, einen USB-Anschluss sowie eine Smartphoneintegration via Apple Carplay, Android Auto oder Mirror Link serienmäßig mit. In Verbindung mit dem optionalen Navigationssystem gibt es auch Online-Dienste für

Wetter, Kraftstoffpreise und Parkplatzsuche. Zudem stehen gegen Aufpreis DAB+, ein CD-Laufwerk und ein Premium-Soundsystem von Denon zur Wahl.

Im Gegensatz zum neueren 3008 vermisst man im 308 hingegen eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe bietet der 308 den Insassen ein gutes Raumangebot, das selbst für zwei Meter große Personen ausreicht. Bei der durchschnittlichen Innenbreite merkt man jedoch, dass der Franzose der Kompaktklasse entstammt. Das

gute Raumgefühl wird etwas durch den dunklen Dachhimmel des GT-Line-Pakets geschmälert, dafür bringt das optionale Panoramaglasdach Licht in den Innenraum.

3,3 Raumangebot hinten

Im Fond geht es nicht ganz so geräumig zu wie vorn. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reichen Bein- und Kopffreiheit für 1,80 m große Insassen. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die recht hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule geschmälert.

3,6 Innenraum-Variabilität

Abgesehen von den umklappbaren Rücksitzlehnen bietet der 308 wie die meisten Kompaktwagen keine weiteren Variationsmöglichkeiten. Die starre Rückbank lässt sich weder längs verschieben, noch die Neigung der Lehnen verstellen.



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

⊕ Hinten bietet der 308 viele Ablagemöglichkeiten. Es gibt Lehnentaschen und zwei Becherhalter. Die Türfächer sind ausreichend groß. Das Handschuhfach ist zwar recht klein und nicht abschließbar, lässt sich jedoch kühlen und ist beleuchtet.

⊖ Vorn haben die Franzosen mit Ablagen gezeit. Es gibt keine brauchbare Ablagemöglichkeit für das Smartphone und

auch das Fach unter der Mittelarmlehne mit nur einem Becherhalter ist schlecht nutzbar. Hinzu kommt, dass Einliter-Flaschen nur liegend in den vorderen Türfächern verstaut werden können und somit kein Platz mehr für andere Dinge bleibt.

2,6 KOMFORT

2,5 Federung

Der Peugeot 308 Allure ist mit einem Standardfahrwerk ausgestattet. Adaptive Dämpfer sind im Gegensatz zu den meisten Konkurrenzmodellen nicht erhältlich. Trotz der recht einfachen Fahrwerkstechnik mit Verbundlenkerachse hinten bietet der Franzose einen insgesamt angenehmen Federungskomfort. Im Stadtverkehr spricht die Federung auf Unebenheiten

recht gut an, auch auf der Landstraße und Autobahn weiß der Komfort mit geringen Aufbaubewegungen und ordentlichem Ansprechverhalten zu gefallen. Selbst Querfugen werden - sonst oftmals eine Schwäche von Verbundlenkerachsen - erstaunlich gut verdaut.

2,6 Sitze

Der Aufenthalt im Fond ist nicht sonderlich bequem. Lehne und Sitzfläche der Rückbank sind kaum konturiert, zudem steht die Lehne recht steil. Angenehm ist jedoch der Kniewinkel, da die Bank etwas erhöht ist. Die Lehne des Mittelsitzes ist unangenehm hart, längere Fahrten sind Insassen hier kaum zuzumuten.

ordentlich konturiert und bequem gepolstert. Leider ist die Sitzfläche weder in der Neigung noch in der Länge verstellbar. Eine manuelle Zweiwege-Lordosenstütze ist serienmäßig. Ordert man das Leder-Paket, gibt es neben einer elektrischen Vierwege-Lordosenstütze auch eine Massagefunktion für Fahrer und Beifahrer. Die Sitzposition ist insgesamt gut, höhenverstellbare Gurte und in Längsrichtung verschiebbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert.

⊕ Auf den vorderen Sitze lassen sich auch längere Etappen entspannt zurücklegen. Sie sind körpergerecht geformt,

2,7 Innengeräusch

Bei Tempo 130 haben wir einen Schalldruckpegel von 67,8 dB(A) gemessen - ein durchschnittlicher Wert. Auch bei hohen Geschwindigkeiten werden die Windgeräusche nicht zu laut.

Die Motor- und Fahrgeräusche drängen sich ebenfalls nicht in den Vordergrund.

2,7 Klimatisierung

Bereits das Basismodell ist mit einer Klimaanlage ausgestattet, ab der Ausstattung Active wird der Innenraum automatisch klimatisiert. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat justieren. Gegen Aufpreis sind getönte Scheiben ab der B-Säule sowie beheizbare Vordersitze zu haben, Sitzheizung

für die Fondinsassen oder eine Lenkradheizung sind leider nicht erhältlich.

Im Gegensatz zum Kombi SW verfügt die Steilheck-Variante nicht über Lüftungsdüsen für die Fondinsassen.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

Beim Anfahren (gemessen von 15 auf 30 km/h im zweiten Gang) setzt sich der 308 BlueHDi 130 recht gemächlich in Bewegung.

hat mit dem lediglich 1,3 Tonnen schweren Kompakten wenig Mühe und sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade einmal 5,9 s. Auch die Elastizitätswerte (gemessen von 60 auf 100 km/h) in den Gängen vier und fünf

⊕ Der 1,5-Liter-Turbodiesel entwickelt ein maximales Drehmoment von 300 Nm und leistet 130 PS. Der Selbstzünder

sind aufgrund der nicht zu langen Getriebeübersetzung und des früh anliegenden, kräftigen Drehmoments gut. Im sechsten Gang lässt sich der Franzose etwas mehr Zeit. Peugeot

gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 204 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Selbstzünder verrichtet seine Arbeit für einen Diesel angenehm kultiviert. Störendes Dieselnageln verkneift sich der Selbstzünder ebenso wie unangenehme Vibrationen, die das Wohlbefinden der Insassen nachhaltig schmälern könnten. Auch an der Leistungsentfaltung gibt es wenig zu kritisieren:

Natürlich dauert es prinzipbedingt einen Moment, ehe der volle Ladedruck und damit auch das volle Drehmoment aufgebaut ist, doch bereits ab 1.500 1/min schiebt das Triebwerk den Kombi energisch an. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei sehr harmonisch.

1,8 Schaltung/Getriebe

Im Testwagen ist das serienmäßige Sechsgang-Getriebe verbaut, gegen Aufpreis ist eine Wandler-Automatik zu haben.

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Schaltung sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig wechseln. Die Schaltwege sind dabei nicht zu lang. Den Rückwärtsgang kann man stets leicht einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknauf extra gesichert.

Dank der gut dosierbaren Kupplung ist das Anfahren keine Herausforderung, den Motor würgt man eigentlich nur bei wirklich ungeschicktem Anfahren ab. Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen einwandfrei, der elastische Motor kommt mit der Gesamtübersetzung gut zurecht und unterstützt das schaltfaule Fahren.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Peugeot 308 gehört zu den dynamischen Vertretern seiner Art. Der Peugeot absolviert das Ausweichmanöver ohne Mühe und verhält sich dabei sicher und gut berechenbar. Auch auf kurvigen Landstraßen macht der Franzose richtig Spaß. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, erst spät beginnt der Kompaktwagen über die Vorderräder zu schieben und damit Tempo abzubauen. Die Wankneigung hält

sich dabei angenehm in Grenzen. Auf einen Lastwechsel in der Kurve reagiert der Kompaktwagen recht gelassen. Treibt man es zu bunt, greift das ESP ein und bringt den Wagen zurück in die Spur.

Am Geradeauslauf gibt es ebenso wenig zu kritisieren wie an der Traktion, die trotz des kräftigen Dieselmotors selten an ihre Grenzen gelangt.

2,1 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Lenkung ist den Peugeot-Entwicklern gut gelungen. Hat man sich erst einmal an das kleine Lenkrad gewöhnt, lässt sich der 308 damit bestens dirigieren. Die Lenkkräfte befinden sich auf passendem Niveau. Zusammen mit dem harmonischen Kraftanstieg beim Lenken stellt sich ein gutes Lenkgefühl ein. Auch an der

Präzision gibt es wenig zu kritisieren - Korrekturen im Kurvenlauf sind nur selten notwendig. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung kräftig. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

2,0 Bremse

⊕ Bei der Bremsprüfung schneidet der 308 BlueHDi 130 gut ab. 33,6 Meter benötigt der Franzose im Durchschnitt, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Die Dosierbarkeit der

Bremse geht in Ordnung, auch wenn der Druckpunkt etwas klarer definiert sein dürfte.

2,8 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Peugeot 308 gibt es zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, die meisten davon allerdings leider nur gegen Aufpreis. Ordert man die adaptive Geschwindigkeitsregelung, erhält man zudem ein Notbremsystem samt Fußgängererkennung, Abstands- und Kollisionswarnung. Sowohl der Geschwindigkeitsbegrenzer als auch der Abstandsregeltempomat sind an die Verkehrszeichenerkennung gekoppelt, sofern man diese ebenfalls geordert hat. Erkennt die in der Frontscheibe befindliche Kamera eine Geschwindigkeitsbegrenzung, kann diese per Tastendruck für das jeweils aktivierte System übernommen werden. Der Abstandsregeltempomat arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 180 km/h und verzögert das Fahrzeug bis zum Stillstand.

Ebenfalls optional erhältlich sind ein Spurhalteassistent sowie ein Totwinkelwarner. Der aufpreispflichtige Aufmerksamkeitsassistent warnt den Fahrer bei auftretender Müdigkeit. Das Peugeot-System analysiert jedoch nicht wie die meisten Konkurrenten die Lenkbewegungen, sondern nutzt dafür die Kamera, die den Abstand des Fahrers zu den Fahrbahnmarkierungen scannt. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.



Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung
nur Warnblinker

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Peugeot 308 bei der passiven Sicherheit sehr gut ab. Er erreicht 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 03/2016) und fährt insgesamt ein 5-Sterne-Ergebnis ein.

Der 308 ist mit sechs Airbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen.

⊖ Bei den hinteren Kopfstützen besteht Nachbesserungsbedarf. Die äußeren beiden bieten nur für bis zu 1,60 große Insassen eine ausreichende Schutzfunktion, die mittlere lässt sich überhaupt nicht herausziehen. Sie müsste man korrekterweise als Nackenstütze bezeichnen und stellt daher ein großes Sicherheitsrisiko dar.

Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Die Zurrösen sind in den Ladeboden eingelassen und taugen dadurch nicht zum sicheren Fixieren von schweren Gegenständen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet der 308 im ADAC Crashtest mit 79 Prozent der erreichbaren Punkte ordentlich ab. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden. Die äußeren Fondsitze sind mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet, allerdings befinden sich die Isofix-Bügel ungünstig im Polster der Lehne versteckt und sind dort nur umständlich zu erreichen.

⊖ Der mittlere Sitz ist nur für bestimmte Gewichtsguppen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es wie üblich nicht, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen Gurtlänge und der unpassenden Gurthanlenkpunkte auch mit dem Gurt nicht sicher montieren.

3,7 Fußgängerschutz

Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der 308 nicht gut ab, er kommt nur auf 64 Prozent der erreichbaren Punkte. Vor allem die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind recht unnachgiebig gestaltet.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

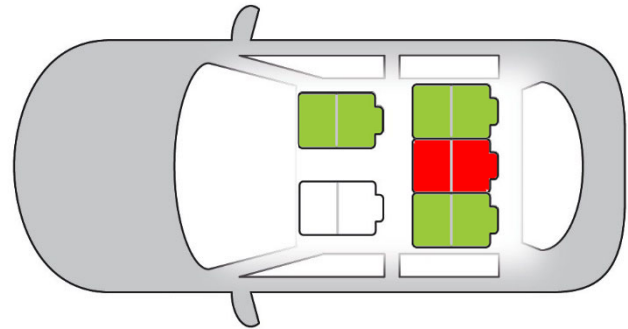
Der Peugeot 308 BlueHDi 130 kommt im ADAC EcoTest auf einen CO₂-Ausstoß von 162 g/km. Daraus resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 l/100 km. Dieser gliedert sich in 4,8 l innerorts, 4,6 l außerorts und 6,2 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält der Franzose 29 von 60 Punkten.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der mit einem SCR-System ausgerüstete 308 BlueHDi 130 überzeugt mit niedrigen Emissionswerten. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus befinden sich die bei Dieselfahrzeugen mitunter erhöhten NO_x-Emissionen deutlich unter dem gesetzlichen Grenzwert - sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße. Nur beim Kaltstart ist der Stickoxid-Ausstoß leicht erhöht. Dafür bekommt der Franzose 48 von 50 Zählern. Insgesamt kommt der Franzose damit auf 77 Punkte, was vier Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Das optionale Notbremssystem beinhaltet auch eine Fußgängererkennung.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Peugeot verlangt für den 308 1.5 BlueHDi 130 Allure 27.600 Euro. Dafür bekommt der Kunde einen Kompaktwagen mit guter Serienausstattung. So zählen u.a. Zweizonen-Klimaautomatik, 17-Zoll-Leichtmetallräder, schlüsselloses Zugangs- und Startsystem und Smartphone-Integration (Apple CarPlay und Android) bereits zum Serienumfang. Die Unterhaltskosten sind etwas erhöht. Die Kfz-Steuer (214

Euro) fällt nicht allzu hoch aus, die Versicherungseinstufungen sind jedoch ungünstig (VK: 21; TK: 23). Peugeot gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack, zwölf Jahre gegen Durchrostung und eine zweijährige Mobilitätsgarantie. Zur Inspektion muss der Peugeot alle 30.000 km oder jährlich - je nach dem, was zuerst eintritt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Pure-Tech 110 Access	1.2 Pure-Tech 130 Active	1.5 BlueHDi 100 Access	1.5 BlueHDi 130 Active	2.0 BlueHDi 180 GT EAT8	GTi by Peugeot Sport
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499	4/1997	4/1598
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	75 (102)	96 (130)	130 (177)	193 (263)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1500	230/1750	250/1750	300/1750	400/2000	340/2100
0-100 km/h [s]	10,0	9,7	11,5	9,8	8,2	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	200	186	204	225	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	104	105	97	96	116	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23	17/22/23	18/21/23	18/21/23	18/23/23	19/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	20.000	23.800	21.700	25.800	34.800	36.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	131/94 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	225/45 R 17H
Länge/Breite/Höhe	4.253/1.804/1.457 mm
Leergewicht/Zuladung	1.255/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420/1228 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	615/1500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	52,5 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,4/10,9/18,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R 17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/4,6/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	135 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	1.025 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1335/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/705/1.140 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	347 Euro
Monatliche Gesamtkosten	652 Euro		
Steuer pro Jahr	214 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/23		
Basispreis 308 1.5 BlueHDI 130 Allure	27.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.110 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.600 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/950 Euro°(Full-LED-Paket) /-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	700 Euro° (Safety Paket Plus)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro° (Drive Assist Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	450 Euro° (Clever Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	280 Euro° / -
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	700 Euro° (Safety Paket Plus)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	650 Euro° (Drive Assist Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	700 Euro° (Safety Paket Plus)
Spurwechselsassistent	450 Euro° (Clever Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/200 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	650 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie / -
Sitzheizung vorn/hinten	590 Euro° (Komfort Paket Plus) / -
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro°
Metalllackierung	590 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,0
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	2,2
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	3,1
Federung	2,5	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,7		

Stand: August 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner