



Peugeot 308 SW 1.6 HYBRID 180 Allure Pack e-EAT8

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (133 kW / 180 PS)

Auch den Peugeot 308 gibt es mit dem aus anderen Fahrzeugen des Stellantis-Konzerns bekannten Plug-in-Hybrid-Antrieb. Dieser setzt auf einen 1,6 Liter großen Turbobenziner mit Direkteinspritzung und einem Elektromotor mit 81 kW bzw. in alter Währung 110 PS. Den Benzinern gibt es in zwei Ausbaustufen, entweder mit 150 oder 181 PS. Wir testen die schwächere Variante, die als maximale Systemleistung 180 PS zur Verfügung stellt. Das Zusammenspiel der beiden Motoren ist gelungen, der Benzinern schaltet sich meist unmerklich zu oder ab. Bei Bedarf spurtet der kompakte Kombi auch vehement, dann wird der Benzinern aber leicht dröhnig und die Gangwechsel werden ruppiger. Rein elektrisch bewegt, schafft der französische Teilzeitstromer maximal 135 km/h und benötigt 21,2 kWh auf 100 Kilometer. Im Vergleich mit einem Elektroauto nicht gerade wenig, andere Plug-in-Hybride sind aber auch nicht sparsamer. Fährt man mit leerer Batterie und bewegt den Peugeot also wie einen Hybrid ohne Stecker, braucht er 6,2 Liter Super auf 100 Kilometer - kein schlechter Wert. Verarbeitung und Ambiente sind wie in jedem 308 auffallend gut, hier ist der kompakte Peugeot eines der besseren Autos der umkämpften unteren Mittelklasse. Auch fahrdynamisch überzeugt er, das kleine Lenkrad mit dem darüber angeordneten Kombiinstrument ist allerdings gewöhnungsbedürftig und nicht für jeden passend. Die Ladequalitäten des Kombis sind durch die Batterie an der Hinterachse nur minimal eingeschränkt, auch die Anhängelast ist mit 1.450 kg üblich für ein Auto dieser Größe. Zudem ist der Peugeot als Allure Pack auch noch reichhaltig ausgestattet. Es spricht also wenig gegen den 308 SW 1.6 Hybrid Allure Pack - außer des stolzen Preises von 41.150 Euro. Denn den sparsamen Diesel mit 130 PS gibt es in der gleichen Ausstattung für über 6.500 Euro weniger. **Konkurrenten:** u.a.: Cupra Leon Sporttourer 1.4 e-HYBRID, Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 250 e, Opel Astra Sports Tourer 1.6 Turbo Hybrid, Renault Mégane Grandtour E-TECH Plug-In, Seat Leon Sporttourer 1.4 e-HYBRID.

+ agiles und sicheres Fahrverhalten, kurzer Bremsweg, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

- erhöhter NOx-Ausstoß im Autobahnzyklus, teure Kaskoeinstufung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Sowohl die Karosserieteile als auch das Interieur sind sauber verarbeitet: Die Fugen verlaufen gleichmäßig und recht schmal, die Karosserie ist verwindungssteif und selbst auf schlechtem Untergrund ist dem Interieur kein Knarzen zu entlocken. Interessanterweise schneidet ein 308 SW GT bei der Qualität der im Innenraum verwendeten Materialien besser ab als der hier getestete 308 Allure Pack. Beim Kombi in der zweithöchsten Ausstattung GT sind die A-Säulen mit Stoff verkleidet. Zudem sind das Handschuhfach und die vordere

Türablage mit Filz ausgekleidet, das ist beim 308 Allure Pack nicht der Fall. Der Unterboden ist größtenteils verkleidet und schützt damit vor Verschmutzung. Zudem sorgt der glattflächige Unterboden für eine bessere Aerodynamik.

⊖ Wie beim Vorgänger wird auch beim aktuellen 308 die Motorhaube lediglich von einem Stab offengehalten – eine Gasdruckfeder wäre die komfortablere, aber auch kostspieligere Lösung.

3,2 Alltagstauglichkeit

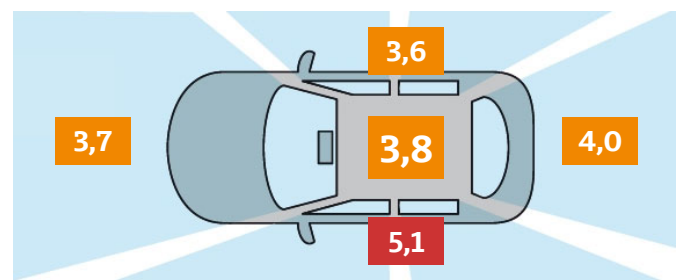
Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des 308 SW 1.6 Hybrid 180 im Ecotest bei etwa 57 km – Peugeot gibt in den technischen Daten eine etwas optimistischere elektrische Reichweite von 68 km (WLTP) an. Führt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 40-l-Tankfüllung etwa 645 km weit. Das Vollladen einer "leeren" Batterie dauert bestenfalls etwas unter zwei Stunden mit dem optionalen 7,4 kW-Bordlader – sofern diese Ladeleistung zur Verfügung steht, denn der 308 Hybrid kann leider nur einphasig und auch nur mit Typ 2 Stecker geladen werden. Serienmäßig gibt es nur die 3,7 kW Ladeleistung, mit der die Ladezeit bei etwas unter vier Stunden liegt. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 12,1 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Steckern kostet Aufpreis, ein Mode 2 Kabel für die Steckdose zu Hause mit maximal 1,8 kW Ladeleistung ist Serie. Damit dauert das Laden aber knappe sieben Stunden. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 490 kg – das

reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 85 kg erlaubt, eine Dachreling zur einfacheren Montage gibt es nur für den GT/GT Pack. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann nur bis 70 kg betragen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der 308 1.6 Hybrid bis zu einem Gewicht von 1,45 Tonnen. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,3 m, das geht für den Alltag in Ordnung. Der 308 SW ist 2,07 m breit (inkl. Außenspiegel) und 4,64 m lang.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist für den Hybriden nicht erhältlich, da die Batterie im Kofferraum den Platz für das Notrad schon belegt.

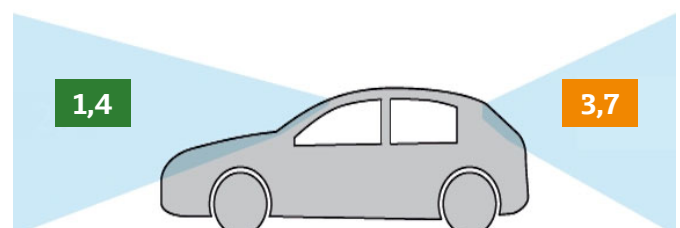
Rundumsicht

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.



2,6 Licht und Sicht

Die Karosserie des 308 SW lässt sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar und die Heckscheibe recht weit entfernt 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 serienmäßige Rückfahrkamera samt Waschdüse, die eine sinnvolle Ergänzung zu den serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten ist. Optional findet man auch ein 360-Grad-Kamerasystem in der Preislise, während ein Parkassistent, der beim Ein- und Ausparken die Lenkung übernimmt, nicht zu haben ist. Die Rundumsicht ist nicht sonderlich gut. Besonders die Sicht nach hinten wird durch die breiten D-Säulen erschwert. Nur als GT oder GT Pack ist der Peugeot 308 serienmäßig mit Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts für eine gute

Fahrbahnausleuchtung sorgen. Hier findet man im Gegensatz zu den Basis-LED-Scheinwerfern auch eine dynamische Leuchtweitenregulierung vor, die die Höhe des Lichtkegels automatisch anpasst. Die Matrix-Scheinwerfer sind für die niedrigeren Ausstattungen weder für Geld noch für gute Worte zu haben. Dementsprechend hat der Testwagen die Eco-LEDs genannten, einfachen LED-Scheinwerfer an Bord. Diese sind angenehm in Helligkeit und Lichtfarbe, könnten aber etwas homogener ausleuchten. Grundsätzlich vermissen wir bei beiden Scheinwerfersystemen neben einer Scheinwerferreinigungsanlage auch ein Abbiegelicht.

⊕ Der neue 308 ist mit Scheibenwischern samt integrierten Waschdüsen ausgestattet. Dies ist in der Kompaktklasse nur selten anzutreffen und sorgt besonders bei höheren Fahrgeschwindigkeiten für eine gute Reinigung der Frontscheibe.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg geschieht ausreichend bequem, allerdings ragt das Armaturenbrett recht weit in den Innenraum. Die Türen geben vorn wie hinten einen großen Ausschnitt frei, der Schweller ist jedoch recht breit. Mit knapp 41 cm (Sitz ganz nach unten gestellt) sind die Vordersitze recht tief montiert, was das Ein- und Aussteigen nicht einfacher gestaltet.

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

2,2 Kofferraum-Volumen

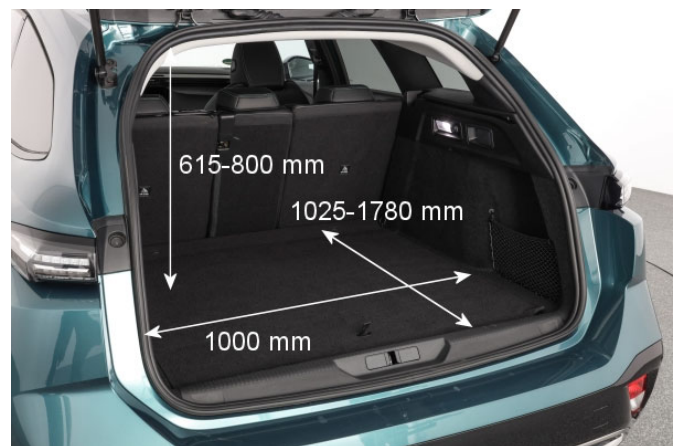
⊕ Der neue 308 SW bietet für einen Kompaktkombi ein durchschnittlich großes Gepäckabteil, das in der Hybrid-Variante nur unter dem hochklappbaren Kofferraumboden leicht eingeschränkt ist. Bis zur Kofferraumabdeckung finden darin 410 l Platz und bis unter das Dach können bei aufgestellter Rückbank 600 l verstaut werden. Das entspricht zwölf handelsüblichen Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 790 l und bis unter das Dach auf 1.300 l.

⊖ Die feinen Drähte der optional beheizbaren Frontscheibe können nachts bei Gegenlicht störende Lichtreflexe verursachen.



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen eingeschränkt.

⊖ Ein schlüsselloses Zugangssystem ist serienmäßig an Bord. Dieses verfügt zwar über einen Bewegungssensor und ist damit besser geschützt als ein System ohne Sicherheitsvorkehrung. Dennoch kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 410 l Volumen ist der Kofferraum des 308 SW für eine Kombilimousine der unteren Mittelklasse angemessen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum lässt sich insgesamt gut nutzen. Die Heckklappe öffnet beim GT und GT Pack elektrisch, gegen Aufpreis auch sensorgesteuert – dann reicht ein Fußschwenk unter die Heckschürze. Beim getesteten Allure Pack muss man selbst Hand anlegen. Die Kofferraumklappe lässt sich leichtgängig öffnen und gibt eine große Öffnung frei. Zudem befindet sich die Ladekante lediglich auf 63 cm Höhe und damit sieben Zentimeter weiter unten als beim Fünftürer.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Das gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel seitlich im Kofferraum oder direkt an der Sitzlehne ziehen. Die Rücksitzlehnen fallen dann federvorgespannt nach vorn um. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. An praktischen Verstaumöglichkeiten mangelt es nicht. Neben der Verstaumöglichkeit unterm Ladeboden (45 Liter, nutzbar etwa für das Ladekabel) findet man an den Seiten je ein Ablagefach sowie links einen Taschenhaken.

2,7 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot auch in der aktuellen 308-Generation 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 – zumindest solange der Fahrer eine passende Einstellung für Sitz und Lenkrad findet. Besonders großgewachsene Personen tun sich hier schwer und stoßen unter Umständen mit dem Knie an das tief stehende Lenkrad. Wie die meisten Hersteller bündeln auch die Franzosen fast alle Funktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole, ist dem Fahrer zugeneigt und gut zu erreichen. Die Bedienung des Infotainmentsystems erfordert eine längere Eingewöhnung, doch auch danach bleiben manche Bedienschritte wie etwa die Aktivierung der Sitzheizung unnötig umständlich, da man dafür mehrere Bedienschritte durchführen muss anstatt diese mittels einer fest verbauten Taste direkt ein- bzw. auszuschalten. Eine Hilfe sind die sechs Touchflächen (i-Toogles) unterhalb des Displays, die der Nutzer nach seinen Wünschen mit der entsprechenden Funktion belegen kann, um schneller darauf zugreifen zu können. Das Kombiinstrument ist ab Werk ebenfalls als Display ausgeführt. Es bietet diverse Einstell-

⊖ Leider gibt es für die ausgebaute Laderaumabdeckung keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum nachts schwach beleuchtet.



Mit etwa 63 cm liegt die Ladekante auf einem angenehm niedrigen Niveau. Das erleichtert das Be- und Entladen deutlich.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum sind der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung ist teils recht umständlich, wegen der tiefen Lenkradposition findet nicht jeder Fahrer eine passende Sitzposition.

grafisch hervorragend gelösten Art und Weise, nicht plump per hin- und herwandernden Pfeilen wie bei den meisten Plugin-Hybriden. Anstatt eines Wählhebels kommt in den Automatik-Versionen ein kurzer Knubbel zum Einsatz, der sich nach kurzer Gewöhnung einwandfrei bedienen lässt.

⊕ Peugeot hat beim neuen 308 endlich die Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelung und das Infotainment-System in Rente geschickt. Die Funktionen werden nun – wie bei den meisten Herstellern üblich – über gut erreichbare Tasten im Lenkrad angesteuert, was die Bedienfreundlichkeit deutlich erhöht.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als 308 Allure Pack bringt der Franzose ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming serienmäßig mit. Darüber hinaus gehören zwei USB-Anschlüsse sowie eine kabellose Smartphoneintegration via Apple Carplay, Android Auto oder Mirror Link sowie eine induktive Lademöglichkeit zum Serienumfang. Auch ein

Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen, Online-Diensten (u.a. für Wetter, Kraftstoffpreise und Parkplatzsuche) sowie Remote-Funktionen per Smartphone-App sind beim 308 GT an Bord. Das für die Ausstattungen GT und GT Pack erhältliche Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern von Focal gibt es für die niedrigeren Ausstattungen nicht.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe bietet der 308 SW 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 die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett geschmälert, das optionale Glasdach ist den Ausstattungsvarianten GT und GT Pack vorbehalten.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße bequem Platz.

2,7 Raumangebot hinten

Im Fond geht es nicht ganz so geräumig zu wie vorn. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Bein- und Kopffreiheit für 1,90 m große Insassen. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die recht hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule getrübt.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram hat der neue 308 nun deutlich mehr Ablagen zu bieten als das Vorgängermodell. Die vorderen Türfächer sind erfreulich groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen auf. Darüber hinaus finden sich unterhalb der Klimasteuerung eine praktische induktive Ablagemöglichkeit für das Smartphone sowie auf der Mittelkonsole weitere Ablagemöglichkeiten – darunter auch zwei Becherhalter, die

sich unter einer Schublende verbergen lassen. Im Fond fallen die Türfächer kleiner aus, sind aber immer noch von praktikabler Größe. Außerdem gibt es dort geschlossene Lehnentaschen und zwei praktische Becherhalter in der Mittelarmlehne. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß. Zudem lässt es sich nicht abschließen und nicht kühlen.

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

⊕ Der Peugeot 308 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 guten Federungskomfort – mit den Konkurrenzfahrzeugen, die mit aufwändiger Mehrlenkerachse hinten und adaptiven Dämpfern ausgestattet sind, kann der 308 SW allerdings nicht mithalten. Im Stadtverkehr spricht der

Hybrid-308 auf Unebenheiten recht gut an, das Mehrgewicht der Hybrid-Batterie bedingt aber eine etwas straffere Dämpferabstimmung, die sich etwa in einem trockeneren Ansprechen auf Querfugen zeigt. Auf der Landstraße und Autobahn weiß der Komfort des 308 SW mit geringen Aufbaubewegungen und ordentlichem Ansprechverhalten zu gefallen.

2,7 Sitze

Der Aufenthalt im Fond ist nicht sonderlich bequem. Lehne und Sitzfläche der Rückbank sind kaum konturiert, zudem ist der Kniewinkel wie bei Kompaktlimousinen üblich vergleichsweise spitz, da die Bank recht tief angeordnet ist. Die Lehne des Mittelsitzes ist unangenehm hart, längere Fahrten sind Insassen hier kaum zuzumuten.

⊕ Auf den vorderen Sitze lassen sich auch längere Etappen entspannt zurücklegen – besonders wenn der 308 SW wie im Falle des Testwagens mit dem optionalen Komfortsitz für den

Fahrer ausgestattet ist, der Bestandteil des Komfort-Pakets ist. Bei diesem lässt sich zusätzlich zu den üblichen Verstellmöglichkeiten die Neigung der Sitzfläche sowie deren Länge verstellen. Eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze haben hingegen beide Vordersitze, wenn man das Komfort-Paket bestellt. Ordert man das Leder-Paket, gibt es für den Fahrersitz neben einer elektrischen Sitzverstellung auch eine Memory-Funktion. Die Sitzposition ist insgesamt gut, höhenverstellbare Gurte und in Längsrichtung verschiebbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert.

2,8 Innengeräusch

Der neue Peugeot 308 SW ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 67,9 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last

und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen. Die Fahrwerks- und Windgeräusche halten sich im für diese Fahrzeugklasse üblichen Rahmen.

2,0 Klimatisierung

⊕ Jeder Peugeot 308 ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, für den Franzosen ist dies die einzig verfügbare Klimatisierung. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Sehr erfreulich: Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten verbaut Peugeot im 308 weiterhin Drehrädchen an den Lüftungsdüsen,

mit denen sich die Luftmenge unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt. Für die hinteren Passagiere bietet der 308 SW Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen ab der Ausstattungslinie Allure, sowie getönte Scheiben ab der B-Säule. Ein beheizbares Lenkrad ist wie die Sitzheizung vorn gegen Aufpreis erhältlich. Eine Sitzlüftung und beheizbare Fondsitze sind nicht lieferbar, eine Standklimatisierung beim Hybrid-308 aber Serie.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner im 308 1.6 Hybrid 180 leistet 150 PS und maximal 250 Nm Drehmoment, der

zusätzliche Elektromotor mit 81 kW hebt die Systemleistung aber auf stattliche 180 PS und 360 Nm. Bei ausreichend

geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb übernehmen. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es flott vorwärts. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Plugin-308 in 4,2 s, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 5,3 s. Rein elektrisch angetrieben braucht der Teilzeitstromer von 60 auf 100 km/h acht Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist

ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,1 Sekunden - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da fallen die fast 1,7 Tonnen Leergewicht nicht mehr so auf. Peugeot verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,7 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Der 308 Hybrid hat ein gut ansprechendes Motorenduo und bietet eine nachdrückliche Kraftentfaltung und eine Menge Fahrspaß.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm, legt also Wert auf eine kultivierte Laufruhe. Bei hohen Drehzahlen wird er jedoch merklich lauter, dann dringen auch leichte Vibrationen in den Innenraum. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet. Brummen

bei sehr niedrigen Drehzahlen ist kein größeres Thema, auch hier zeigt sich die erfolgreiche Konzentration der Entwickler auf die Laufruhe. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung geben kaum Anlass zur Kritik – in beiden Fällen hilft der zusätzliche Boost des Elektromotors.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Wie bei den beiden Technik-Geschwistern von Citroen und Opel ist auch im Peugeot Plugin-Hybrid eine Achtstufen-Automatik verbaut, die vom japanischen Zulieferer Aisin stammt. Die Arbeitsweise des Getriebes kann nicht immer überzeugen. Das liegt weniger an der Schaltstrategie, die bis auf die verzögerte Reaktion bei großer Leistungsabforderung meist den passenden Gang wählt und manuelle Schalteinriffe mithilfe der serienmäßigen Schalt paddles überflüssig macht. Hier und da verbesserungswürdig sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen zwar nicht wirklich ein Rucken, aber doch Zugkraftschwankungen zu spüren sind. Die

Drehzahlsprünge zwischen den acht Fahrstufen sind recht klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik der Motoren. Beim Plugin-Hybrid stehen die Fahrmodi D mit moderater Rekuperation und B mit erhöhter Rekuperation zur Verfügung; der B-Modus ist beispielsweise bei längeren Bergabfahrten recht praktisch, weil der Antrieb eine erhöhte Bremsfunktion über den Elektromotor umsetzt. Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist. Der Wählhebel ist ungewohnt klein, eher ein Schalter. Im Alltag aber ist dies kein Nachteil.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Bei den Fahreigenschaften macht der neue Peugeot 308 SW eine gute Figur. Er wedelt agil und gleichzeitig sicher durch den Pylonenparcours des ADAC Ausweichtests. Treibt man es zu bunt, greift das elektronische Stabilitätsprogramm gezielt ein und bringt den Kompaktwagen wieder auf Kurs. Doch nicht nur im ADAC Ausweichtest, auch auf öffentlichen

Straßen fühlt sich der Franzose leichtfüßig und handlich an. Kurven lassen sich mit erstaunlich hohen Geschwindigkeiten durchfahren, dabei zeigt der 308 nur wenig Wankbewegungen. Am Geradeauslauf gibt es ebenso wenig zu kritisieren wie an der Traktion, die Antriebschlupfregelung arbeitet schnell und sensibel.

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 SW damit präzise 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.

2,2 Bremse

⊕ Bei der Bremsprüfung schneidet der 308 SW 1.6 Hybrid Allure Pack gut ab. 34,3 m benötigt der Franzose (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen), um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind gut, aber auf den ersten Metern der Eingewöhnung reagiert die Bremsanlage recht giftig.

2,1 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Peugeot 308 verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen und bringt serienmäßig unter anderem ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarner mit. Auch eine radarbasierte Geschwindigkeitsregelung (regelt ab dem Stand bis 180 km/h), die zusätzlich den Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen einbezieht, bringt der 308 Hybrid Allure Pack stets mit. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Spurhalteassistent sowie ein Totwinkelwarner, der mithilfe der im Heck integrierten Radarsensoren auch eine Querverkehrserkennung realisiert. Der Aufmerksamkeitsassistent warnt den Fahrer bei auftretender Müdigkeit. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Peugeot 308 lediglich 76 Prozent der erreichbaren Punkte und erhält insgesamt eine Vier-Sterne-Bewertung (Stand: 05/2022).

⊕ Der 308 ist mit sechs Airbags ausgestattet. Das entspricht dem Standard in dieser Fahrzeugklasse, andere Konkurrenten bieten jedoch auch Luftkissen in den hinteren Türen oder zwischen den Vordersitzen (Centerbag). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Bei den hinteren Kopfstützen besteht Nachbesserungsbedarf. Die äußeren beiden bieten nur für bis zu 1,75 m große Insassen eine ausreichende Schutzfunktion. Die mittlere lässt sich weniger weit herausziehen und stellt daher ein Sicherheitsrisiko dar.

Der Verbandkasten ist unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Das Warndreieck ist besser untergebracht, nämlich in der Heckklappe. Ein

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut kostet Aufpreis, sollte aber Serie sein – es lässt sich hinter den Vorder- und Rücksitzen am Dachhimmel einhängen.

2,4 Kindersicherheit

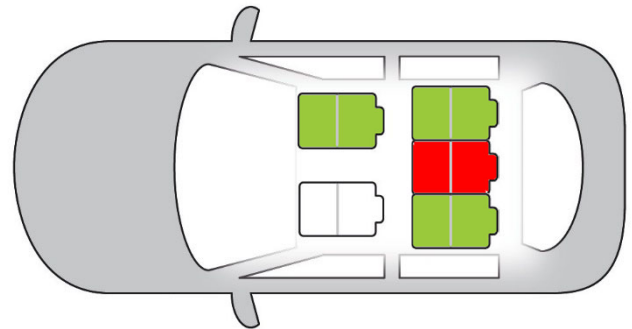
⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der 308 auf 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 05/2022). Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden. Die äußeren Fondsitze 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. Besonders hohe Kindersitze stoßen am Dachholm an.

⊖ Der mittlere Sitz ist nur für bestimmte Größen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es nicht, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen Gurtlänge und der unpassenden Gurtanlenkpunkte mit dem Gurt nicht sicher montieren. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten

schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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)

3,1 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 05/2022) mit 68 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei ist es vorrangig der un-nachgiebige Bereich rund um die Windschutzscheibe, der eine erhöhte Verletzungsgefahr für Passanten zur Folge hat.

⊕ Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,3 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

Unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Mit dem 308 SW Hybrid kann man schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, sofern der Autobahnanteil niedrig bleibt. Als Hybrid genutzt, verbraucht der Plugin zumindest nicht mehr als der reine Benzin. Vorteile kann der Plugin-Hybrid jedoch erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte in jedem Fall den Diesel ins Visier nehmen, der fährt dann sparsamer. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen. Der Stromverbrauch im Elektromodus liegt bei 21,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,2 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 6,1 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,6 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,2 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der 308 SW

Hybrid auf den ersten 100 km 10 kWh Strom und 3,4 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 142 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 36 von maximal 60 möglichen Punkten.

4,1 Schadstoffe

⊖ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Peugeot einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaußstoß durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der 308 SW Hybrid hier einen Punkt verliert; stärker ins Gewicht fällt aber der erhöhte NO_x-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe

liegen meistens auf niedrigem Niveau. Insgesamt also ein zufriedenstellendes Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Peugeot mit den zwei Antriebsherzen 19 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 55 Zählern, die immerhin für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

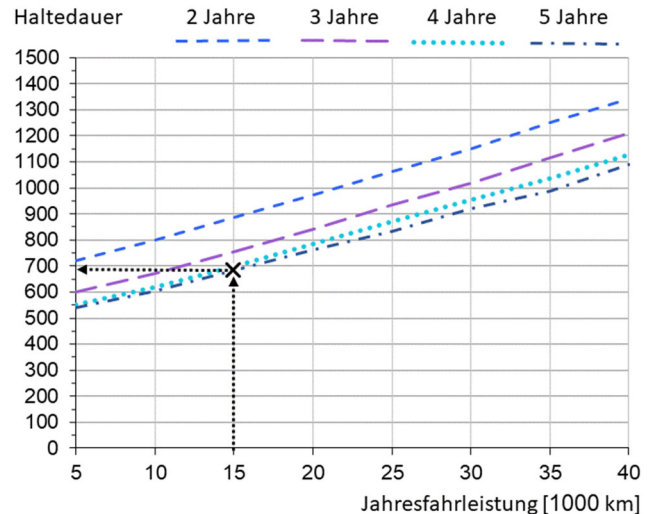
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

Peugeot verlangt für den 308 SW 1.6 Hybrid 180 Allure Pack 41.150 Euro – das ist ein sehr stolzer Preis, auch wenn der Franzose in der zweithöchsten Ausstattung schon viele Annehmlichkeiten serienmäßig mitbringt. Selbst Navigationssystem, adaptive Geschwindigkeitsregelung und schlüsselloses Zugangssystem gehören zum Serienumfang. Lediglich die Sitzheizung dürften die meisten Interessenten noch vermissen, alles Wesentliche für den Autoalltag ist bereits an Bord. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit nur 32 Euro zu Buche, die Einstufung für die Vollkaskoversicherung ist allerdings nicht sonderlich günstig. Peugeot gibt lediglich eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 683 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 PureTech 130	1.6 HYBRID 180 e-EAT8	1.6 HYBRID 225 e-EAT8	1.5 BlueHdi 130
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	133 (180)	165 (225)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	360/1750	360/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	9,8	7,7	7,6	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	235	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,8/5,7 l S	1,4/1,1 l S	1,3/1,1 l S	3,8/4,5 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	109/128	31/25	30/26	99/117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/21	15/24/23	15/24/23	16/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	32	32	186
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	703	725	749	735
Preis [Euro]	31.450	44.500	46.500	34.100

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	
PlugIn-Hybrid (Otto-Vierzylinder-Turbo/Elektro), Euro 6d (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	133 kW/180 PS bei 4.250 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,1 l
CO ₂ -Ausstoß	31 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.636/1.852/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.734/436 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	548/1.574 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.450 kg
Stützlast/Dachlast	70/85 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	225/ 45 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4 S1
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	3,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,6/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	80 g/km (WTW* 142 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.680/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/790/1.300 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	121 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	377 Euro
Monatliche Gesamtkosten	683 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/23		
Basispreis 308 SW 1.6 HYBRID 180 Allure Pack e-EAT8	41.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 02.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.448 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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 der Kraftstoffe 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/350 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	150 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung (abnehmbar)	740 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,5
AUTOKOSTEN	2,4

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

Stand: Oktober 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.