



Peugeot e-308 156 GT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Elektroautos sind heutzutage oftmals SUVs und stehen - trotz ungebrochener Beliebtheit bei den Kunden - bei Kritikern in Verruf. Zu groß, zu schwer, zu ineffizient sollen die höhergelegten Modelle sein. Dabei gibt es durchaus sinnvolle Angebote unter den Stromern. Dazu zählt definitiv der e-308 von Peugeot. Denn er ist mit rund 1,7 t für ein Elektroauto vergleichsweise "leicht", zudem dank seiner kompakten Außenmaße praktisch gerade im urbanen Gebiet. Dabei erfordert er nicht mal Kompromisse für die Passagiere - vier Erwachsene können problemlos reisen, dabei ihr Gepäck im ausreichend großen Kofferraum verstauen. Reicht der nicht, sind auch bis zu 80 kg auf dem Dach erlaubt. Nur wenn man etwas ans Heck packen oder hängen will, gibt es lange Gesichter: Der e-308 bietet weder einen Anhängelast noch eine Stützlast. Wem der Kofferraum des getesteten Schrägheck-308 nicht reicht, kann immerhin zum e-308-Kombi mit großem Gepäckabteil greifen.

Beiden Karosserievarianten gemein ist die ansehnliche Materialauswahl im Innenraum und die grundsätzlich gute Verarbeitung - da scheppert nix. Die GT-Variante bringt eine umfangreiche Ausstattung mit, gegen Aufpreis sogar eine vollwertige Massagefunktion in den Vordersitzlehnen. Dazu passen der hohe Antriebskomfort und das gut abgestimmte Fahrwerk. Auch wenn es keine elektronisch geregelten Dämpfer gibt, der Kompromiss zwischen Komfort und Dynamik harmonisiert mit dem Charakter des Fahrzeugs.

Der e-308 mit seinem neuen Elektroantriebssystem überzeugt vor allem gefällt mit seinem niedrigen Verbrauch - solange man nicht zu schnell fährt. Denn dann kann auch Peugeot nicht zaubern und die Reichweite geht in die Knie. Das liegt auch an der eher kleinen Batterie mit 54 kWh Brutto-Kapazität (51 kWh nutzbar). Die kann ausreichend schnell geladen werden, muss jedoch ohne Heizung auskommen - im Winter verlängert sich die Ladezeit entsprechend. Eine kleine Batterie ist nicht grundsätzlich schlecht für Langstrecken - durch eine geschickte Routenführung mit dynamisch angelegten Ladestopps kann der Fahrer unterstützt werden. Hier fällt der e-308 jedoch komplett aus. Die halbgeare Alternative über eine zugekaufte App ist keine Lösung, zumal sie von Anfang an extra kostet. Und das bei einem Preis von rund 50.000 Euro für den Testwagen. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, Citroen e-C4, Cupra Born, KIA EV3, Hyundai Kona Electric, MG MG4, Opel Astra, Renault Mégane E-TECH, VW ID.3.

- +** gute Verarbeitung und Materialgüte, angemessenes Platzangebot, bequeme Sitze mit toller Massage (Option), umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, hoher Antriebskomfort, niedriger Verbrauch
- teils komplizierte Bedienung und träges Infotainmentsystem, überschaubare Zuladung, keine Stütz- und Anhängelast erlaubt

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des e-308 ist sauber verarbeitet, hier fällt er durchaus positiv auf. Die Fugen verlaufen gleichmäßig und recht schmal, die Karosserie ist verwindungssteif und selbst auf schlechtem Untergrund ist dem Interieur kein Knarzen zu entlocken. Auch am Unterboden ist der Peugeot sorgfältig verkleidet, was den Fahrwiderstand senkt; nur hinter der Hinterachse sind Lücken in der Verkleidung - üblich bei einem Auto mit Verbrennungsmotor, ungewöhnlich für ein Elektroauto.

Der Innenraum gefällt und zeigt die Positionierung als Premiummarke innerhalb des Stellantis-Konzerns. Am

Armaturenbrett sowie vorn in den Türverkleidungen gibt es unterschäumte und damit weiche Oberflächen. Die A-Säulenverkleidung hat zusätzlich einen Stoffüberzug, die vorderen Türfächer sind mit Teppich ausgeschlagen und das Handschuhfach innen beflockt - inzwischen selten in der unteren Mittelklasse.

⊖ Die Motorhaube wird nur durch einen schnöden Haltestab offengehalten - Gasdruckfedern wären hier die wertigere und bei weitem praktischere Lösung.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die 54-kWh-Batterie des e-308 (brutto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) ist serienmäßig, andere Kabel (z.B. Typ 2 Stecker für Wallboxen) kosten extra. Das Ladekabel passt gerade so unter den Kofferraumboden, viel Platz ist dort aber nicht. Es gibt deutlich praktischere Modelle mit mehr Platz unten im Kofferraum oder noch besser einem Staufach unter der Fronthaube (Frunk).

Das Laden mit 230 V dauert über 30 Stunden, weil das serienmäßige Ladegerät nur bis 1,8 kW Ladeleistung ausgibt. Dies ergibt in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut fünfeinhalb Stunden (bei 11 kW) bis acht Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 29 Minuten an einer Ladesäule, die wenigstens 110 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung von bis zu 104 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen und auch nur kurzzeitig erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein - sonst dauert die Aufladung etwas länger.

2,7 Licht und Sicht

Die Karosserie des e-308 lässt sich recht gut 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 serienmäßige Rückfahrkamera samt Waschdüse, die eine sinnvolle Ergänzung zu den serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten ist. Optional findet man auch ein

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 345 km - ein guter und praxistauglicher Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 400 km möglich. Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei mageren 408 kg. Als Dachlast sind bis zu 80 kg zulässig, eine Dachreling gibt es nicht. Die moderate Außenlänge von 4,37 m und der noch zufriedenstellende Wendekreis von 11,4 m machen den e-308 für die Stadt gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) nicht zu groß aus.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Eine Anhängelast ist nicht zugelassen, somit ist auch keine Anhängerkupplung verfügbar. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es ist nur ein Reifenreparatur-Set serienmäßig an Bord; Wagenheber, und Schraubenschlüssel gibt es nicht.



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

360-Grad-Kamerasystem in der Preisliste, 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 C-Säulen sowie die nicht komplett versenkbaren Fondkopfstützen erschwert. Als GT ist der Peugeot e-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. Allerdings vermissen wir neben einer Scheinwerferreinigungsanlage auch ein Abbiegelicht.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten recht bequem. Der Schweller ist niedrig genug, allerdings recht breit, weshalb ein weiter Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Außerdem ragt das Armaturenbrett recht weit in den Innenraum und kann den Knien beim Einsteigen gefährlich werden. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), das geht in Ordnung. Hinten sind die Türen bis auf den Fußraumbereich breit genug und die Dachlinie gerade, nur der etwas in den Einstiegsbereich ragende Radlauf engt ein wenig ein beim Einsteigen. Nachts projiziert der e-308 das neue Peugeot-Logo an den Fahrzeugseiten auf den Boden.

Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen zuver-

3,4 Kofferraum-Volumen

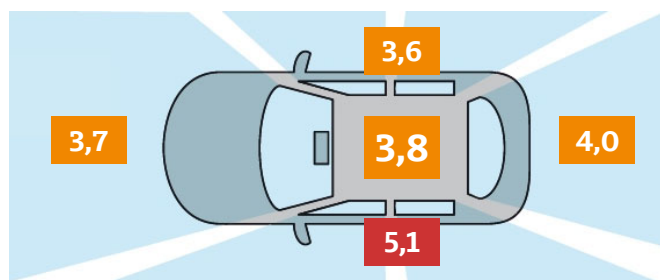
Der Gepäckraum im e-308 fasst 270 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 370 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 635 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.060 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es theoretisch unter dem Kofferraumboden, die 10 l sind aber kaum der Rede wert, zumal sie vom Reifenreparatur-Set, Warndreieck und Ladekabel weitgehend in Beschlag genommen werden.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffe

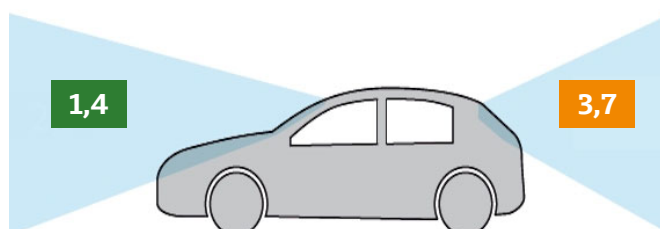
Rundumsicht

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.



lässig offen gehalten, auch an leichten Steigungen. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe für alle außen Sitzenden.

⊖ Der e-308 GT ist stets mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Dieses verfügt zwar über einen Bewegungssensor im Schlüssel und ist damit besser geschützt als ein System ohne Sicherheitsvorkehrung. Dennoch kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 270 l Gepäck passen in den Kofferraum des e-308.

Kopf sorgen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das abstehende Heckklappenschloss eine schmerzhaft "Berührung" zu Folge haben kann. Die Ladekante liegt knapp 73 cm über der Straße und damit ziemlich hoch, insbesondere für ein Kompaktklasse-Auto. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 9 cm beim Be- und Entladen kaum. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen bleibt eine kleine Stufe am Boden, welche das Verschieben langer Gegenstände behindern kann. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas. Sehr schade: eine 12-V-Steckdose ist für den Kofferraum nicht erhältlich, so kann man beispielsweise eine Kühlbox nicht mit Strom versorgen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

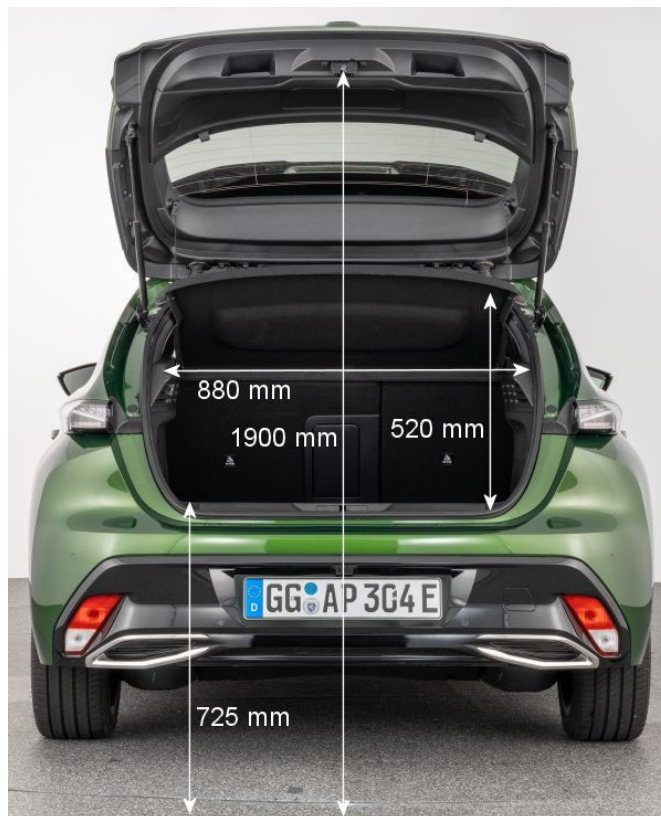
Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Der Gepäckraum verfügt links über ein praktisches Netz zum Sichern kleinerer Gegenstände. Immerhin gibt es vier Verzurrösen, die aber etwas zu hoch positioniert sind, als dass sich ein Bodennetz darin einspannen ließe.

2,6 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot schon seit einigen Jahren einen eigenen Weg. Das Kombiinstrument befindet sich oberhalb des Lenkrads, das dafür deutlich kleiner ausfällt als üblich und oben wie unten abgeflacht ist. Dies ist zu Beginn gewöhnungsbedürftig, doch man arrangiert sich erstaunlich schnell mit dieser 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



Die Ladekante mit einer Höhe von fast 73 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

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.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum können überzeugen. Die Bedienung bedingt eine gewisse Eingewöhnungszeit, doch auch danach bleiben manche Bedienschritte unnötig umständlich.

Das Kombiinstrument ist ab Werk ebenfalls als Display ausgeführt, beim e-308 GT verfügt es zudem über eine 3D-Ansicht (3D-Effekt kann abgeschaltet werden). Das Instrumentendisplay bietet diverse Einstellmöglichkeiten und Ansichten, eine Anzeige mit klassischen Rundinstrumenten für Tachometer und Leistungsanforderung ist nur in rudimentärer Form aktivierbar. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument verspielt und

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Radio mit analogem und digitalem Empfang ist in allen e-308 serienmäßig, genauso wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Bluetooth-Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto - beides funktioniert auch kabellos. Damit ist man schon gut aufgestellt und braucht nicht unbedingt das ebenfalls serienmäßige Navigationssystem, das auf TomTom basiert und Echtzeit-Verkehrsanzeige sowie Online-Kartenaktualisierungen bietet. Das Navigationssystem weiß, wenn die Reichweite zum Ziel nicht ausreicht und schlägt dann innerhalb der Reichweite Ladesäulen in einer Liste vor, in der man sich eine passende auswählen kann. Das ist reichlich umständlich, weil man sich praktisch von Ladesäule zu Ladesäulen mehr oder weniger manuell hangelt - so lange die Ladeplanung nicht deutlich verbessert wird, hält sich der Mehrwert der internen Navigation in Grenzen. Sobald eine intelligente Ladeplanung integriert ist, gibt es für das Navigationssystem im e-308 gegenüber der Navigation über Smartphone-App einen klaren Vorteil.

Over-the-Air-Updates für das Infotainment werden nicht

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der e-308 bietet selbst für große Menschen gute Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit reicht für rund zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis über 2,05 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen und bietet genug Bewegungsfreiheit für zwei Erwachsene,

2,9 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten ist im e-308 angemessen groß, die Batterie im Fahrzeugboden schränkt die Platzverhältnisse nicht signifikant ein. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren die Knie erst ab etwa 1,90 m Körpergröße die vorderen Lehnen. Die flache Karosserie bringt Aerodynamikvorteile, schränkt die Kopffreiheit hinten aber ein wenig ein - sie reicht ebenfalls bis knapp 1,90 m Größe, was freilich kein schlechter Wert ist. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng. Der dunkle Dachhimmel lässt den Fond kleiner wirken als er tatsächlich ist. Das Panoramaschiebedach über den Vordersitzen reicht nicht bis zur Rückbank.

unübersichtlich, es bietet aber vergleichsweise viele Individualisierungsmöglichkeiten.

Die Bedienelemente für die Assistenten wie automatische Distanzregelung oder das Infotainment sind auf dem Lenkrad platziert, die einst hinter dem Lenkrad versteckten Bediensatteliten passé.

beworben oder beschrieben, für das TomTom-Navi klappt es dagegen schon. Fahrerprofile mit individualisierten Einstellungen kann man anlegen, allerdings sind sie nicht über ein Kennwort geschützt.

Sechs Lautsprecher sind Serie, optional gibt es das FOCAL-Soundsystem mit zehn Lautsprechern inklusive Zentrallautsprecher und Subwoofer. Die serienmäßige Peugeot Connect Box bietet den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen via Smartphone. Gegen Aufpreis gibt es noch eine induktive Ladeschale.

⊖ Peugeot bietet eine kostenpflichtige App, die auch über das Infotainment angezeigt werden kann, welche bedarfsgerecht Ladestopps in die Routenplanung integriert. Das Abo kostet von Anfang an und ist keine wirklich integrierte Lösung - und das bei einem knapp 50.000 Euro teurem Auto. Wenn man schon seine Hausaufgaben nicht gemacht hat, könnte die provisorische Lösung wenigstens kostenfrei sein.

entsprechend angenehm fällt das Raumgefühl aus. Es wird nur etwas durch den dunklen Dachhimmel und die recht hohe Karosserielinie beeinträchtigt. Optional gibt es ein Panoramaschiebedach, das sich auch öffnen lässt.



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

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram hat der e-308 genug Ablagen zu bieten. Die vorderen Türfächer mit Filzeinlage 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 Schub-

blende 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 und mit Filz ausgekleidete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß. Zudem lässt es sich nicht abschließen und nicht kühlen.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Für den elektrischen 308 bietet Peugeot nur das Standardfahrwerk an, weitere Optionen wie elektronische Dämpfer sind nicht verfügbar. Die Konstruktion der Achsen ist einfach gehalten, mit einer Mehrlenkerhinterachse könnte man bessere technische Voraussetzungen in Sachen Komfort schaffen. Entscheidend ist am Ende aber natürlich immer, wie die Federn und Dämpfer abgestimmt sind. Überzeugen kann der e-308 dabei schon, wenn auch nicht vollumfänglich. Auf flachen

Bodenwellen ist er zunächst oft komfortabel unterwegs, spricht dann aber über ausgeprägte Bodenunebenheiten und auf kurze Anregungen wie Kanaldeckel oder Asphaltflicken etwas unwillig an. Insgesamt ein Fahrwerk, mit dem man im Alltag gut klar kommt - aber kein Glanzpunkt in der Kompaktklasse. Ein aktueller VW ID.3 mit Adaptivdämpfern bietet einen Federungskomfort auf deutlich höherem Niveau, ist damit je nach Ausstattung aber auch etwas teurer.

2,5 Sitze

⊕ Auf den vorderen Sitze kann man auch längere Etappen entspannt zurücklegen – besonders wenn der e-308 wie im Falle des Testwagens mit dem optionalen Komfortsitz für den Fahrer ausgestattet ist, der Bestandteil des E-Komfort-Paket Plus ist. Bei diesem lässt sich zusätzlich zu den üblichen Verstellmöglichkeiten die Neigung der Sitzfläche sowie deren Länge verstellen. Eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze haben beide Vordersitze, wenn man das genannte Optionspaket bestellt - serienmäßig gibt es nur eine mechanische Zweiwege-Lordosenstütze für die Fahrerseite. Die Sitzposition ist insgesamt gut, höhenverstellbare Gurte und in Längsrichtung verschiebbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert. Hervorzuheben ist die optionale Massagefunktion, die

nicht nur über die Lendenwirbelstützen, sondern über separate, in der Lehne von oben bis unten verteilte Druckelemente umgesetzt wird - in kompakten Autos eine echte Seltenheit.

Der Aufenthalt im Fond ist weniger bequem als vorn, geht aber insgesamt in Ordnung. Lehne und Sitzfläche der Rückbank sind mäßig konturiert, der Kniewinkel ist wie häufig insbesondere bei flachen Kompaktlimousinen mit Batteriepaket im Unterboden vergleichsweise spitz, da die Bank recht tief und der Fußboden höher angeordnet sind. Die Lehne des Mittelsitzes ist unangenehm hart, längere Fahrten sind Insassen hier kaum zuzumuten.

1,9 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, gerade dann wenn ein Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in gut gedämmten Verbrennerautos unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie weit die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat

Peugeot einen sehr guten Job gemacht, denn bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum nur bei 64,5 dB(A) - das ist ein richtig guter Wert. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind die Abrollgeräusche aber deutlicher zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

1,9 Klimatisierung

⊕ Im e-308 hat man stets eine Zweizonen-Klimaautomatik zur Verfügung. Sie bietet eine für beide Seiten gemeinsame, aber bezüglich oben, Mitte und unten freie Wahl der Luftverteilung, eine in drei Stufen regelbare Klimatisierungsintensität und einen automatischen Umluftmodus. Drei oder mehr Klimazonen sind nicht verfügbar. Lenkrad und Vordersitze sind bei der Ausstattung GT stets beheizbar.

Sitzheizung hinten und belüftete Vordersitze findet man in der Aufpreisliste nicht. Eine beheizte Frontscheibe gibt es nicht, dafür sind im GT die vorderen Seitenscheiben serienmäßig in Verbundglas ausgeführt und die hinteren Scheiben ab der B-Säule stärker getönt. Die Lüftungsdüsen verfügen über eigene Drehregler, um die Luftmenge bis hin zum Verschließen zu regulieren - vorbildlich.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 115 kW (156 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 270 Nm ab - das hohe Fahrzeuggewicht von über 1,7 Tonnen drückt jedoch aufs Temperament des Motors. So fühlt sich die Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Trotzdem ist der e-308 ein flottes Auto, vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur

rund 1,2 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 4,9 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 6,4 s geht es von 80 auf 120 km/h. Peugeot verspricht 9,8 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung weitgehend gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen

etwas nach. Peugeot liefert hier eine gelungene Vorstellung ab, denn es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der e-308 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Die Beschleunigung verläuft konstant und ohne Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den kleinen Hebel auf der Mittelkonsole muss man sich gewöhnen, eine bleibende Herausforderung ist, die kleine P-Taste bei Bedarf zu finden. Es

gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die zweite Rekuperationsstufe zu schwach. Paddels am Lenkrad (z.B. für die Einstellung von Rekuperationsstufen) gibt es nicht. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Berganfahrhilfe - eine Autohold-Funktion gibt es dagegen nicht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Peugeot e-308 bringt ein gut und sicher abgestimmtes Fahrwerk mit. Das Elektroauto liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, entspanntes Fahren damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Wanken oder Nicken in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, die Vorder-

räder können aber schon mal um Haftung ringen, wenn man zu stark beschleunigen will und die Bodenhaftung nicht optimal ist.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der e-308 eine souveräne Vorstellung ab. Er reagiert gut auf Lenkbefehle, geht dabei nur moderat in Untersteuern über, Übersteuern wird im Ansatz vom ESP eingebremst. Dadurch bleibt der Kompakte einwandfrei beherrschbar. Das ESP regelt allgemein früh genug, moderat und effektiv, so dass sich ein sicheres Gefühl

für den Fahrer ergibt. Auch fahrdynamisch kann der Peugeot überzeugen. Durch den niedrigen Schwerpunkt und die geringe Karosseriebewegung hat man ein gutes Fahrgefühl, sicher und kontrolliert. Man kann die Gassen sehr schnell durchfahren, der e-308 bleibt dabei stets auf Kurs, baut zu hohes Tempo durch moderates Überschieben über die Räder ab. Er verhält sich dynamisch und fahrfreudig, ohne dabei hohe Ansprüche an den Fahrer zu stellen. Der Peugeot dreht sich bei schnellen Richtungswechseln leicht ein, was sich positiv auf die Dynamik auswirkt. Das ESP regelt stets fein und effektiv.

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 e-308 damit präzise dirigieren. Die Lenkkräfte liegen 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 knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

2,5 Bremse























⊕ Das Bremsgefühl passt recht gut für den Alltag, beim getesteten e-308 lässt sich gerade die Rekuperation über das Pedal besser steuern als bei den kleineren Modellen mit dem selben neuen Antriebssystem. So kann man sich schnell auf die Bremse einstellen und entspannt unterwegs sein. Der Übergang zwischen Rekuperation und Radbremsen ist gut kaschiert. Das Ansprechen der Bremse ist einwandfrei, die Dosierbarkeit insgesamt alltagstauglich. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der e-308 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein noch gutes Ergebnis.

2,0 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Peugeot e-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 zur Höchstgeschwindigkeit) samt Limiterfunktion ist dabei, sie bezieht zusätzlich den

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen ein. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner.

Optional gibt es noch einen Spurwechselassistenten, der mithilfe der im Heck integrierten Radarsensoren auch eine Querverkehrserkennung realisiert. Mit dem höchsten Assistenzpaket ist sogar eine Spurwechselautomatik und ein Spurführungsassistent verfügbar. Setzt man im automatischen Fahrbetrieb den Blinker, wird ein assistierter Spurwechsel

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Peugeot e-308 nur 76 Prozent der möglichen Punkte und erhält insgesamt eine Vier-Sterne-Bewertung (Test Mai 2022). Alle 308 sind mit sechs Airbags und einer Multikollisionsbremse 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. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur bis 1,75 m Größe, jedoch ist der Abstand zu Dach gering, so dass das Risiko eines Schleudertraumas bei

2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der e-308 auf 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test Mai 2022). Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden; eine Isofix-Befestigung gibt es für den Beifahrersitz nicht. Die äußeren Fondsitze dagegen sind mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet. Die Befestigung von Kindersitzen mit den Gurten klappt dort auch gut. Jedoch wird es im Dachbereich für hohe Kindersitze eng. Nutzt man einen Kindersitz mit ausladender Basis, schränkt das den Einstellbereich den jeweiligen Vordersitzes etwas ein - wie üblich empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf.

⊖ Der mittlere Sitz ist nur für bestimmte Größen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es nicht, zudem lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen

3,4 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 68 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei ist es vorrangig der unnachgiebige Bereich rund um die Windschutzscheibe, der ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten zur Folge hat. Ein Notbremsassistent

vorgeschlagen, den man extra mit OK am Lenkrad bestätigen muss - in der Praxis erweist sich das als reichlich umständlich, so dass der Zusatznutzen dieser Funktion nicht recht zur Geltung kommen will. Ein Head-Up-Display gibt es für die 308-Modellreihe nicht.

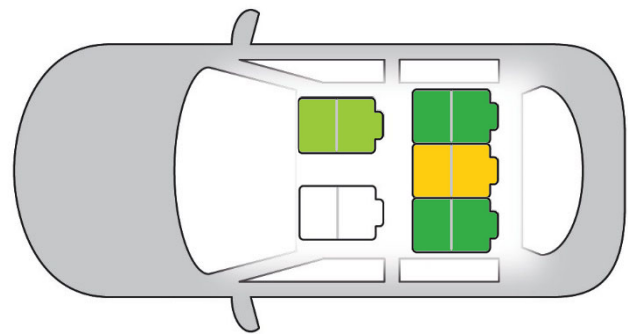
Die Reifendruckkontrolle kann den Druck in den Reifen nur indirekt über die ABS-Sensoren messen, Druck- und Temperatursensoren in den Reifen selbst gibt es nicht. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

einem Unfall geringer ausfällt. Bei einem Notfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Die mittlere Kopfstütze lässt sich weniger weit herausziehen als die seitlichen. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut ist nicht erhältlich.

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)

Gurtlänge und der unpassenden Gurtanlenkpunkte mit dem Gurt nicht sicher montieren.

mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest deren Schwere deutlich reduziert werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der e-308 ein künstliches Geräusch ab, um von abgelenkten Fußgängern nicht so leicht überhört zu werden.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von niedrigen 16,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 51 kWh "fassende" Batterie (54 kWh brutto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 56,6 kWh benötigt. Innerorts konsumiert der Elektro-Peugeot etwa 13 kWh, außerorts etwa 17 kWh und auf der Autobahn ca. 19 kWh/100 km.

Legt man den gemischten Betrieb des Ecotest zugrunde, ergibt

sich für den e-308 156 GT mit der 54 kWh-Batterie eine Reichweite von 345 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 16,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 82 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest herausragende 56 Punkte.

1,3 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit

einem Stromverbrauch von 16,3 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 66 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e-308 im Bereich Schadstoffe 47 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Peugeot aber ausgezeichnet da, weil er 103 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker volle fünf Sterne.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

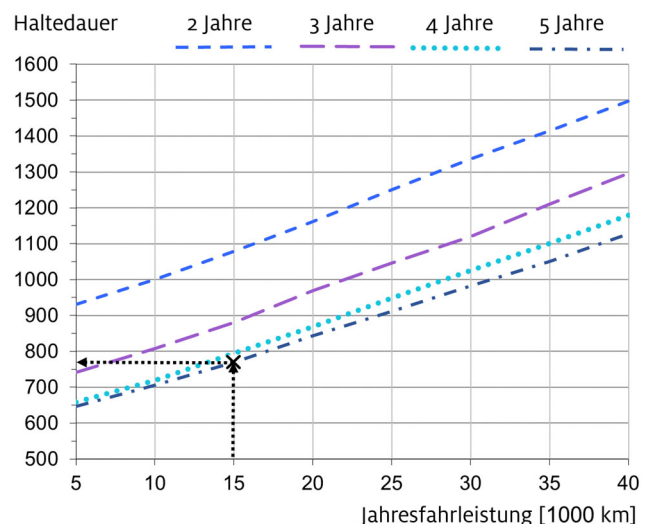
Der Grundpreis für den Peugeot e-308 156 GT liegt bei erheblichen 47.440 Euro. Das ist eine Menge Geld, erst recht wenn man bedenkt, dass die Preise für einen "normalen" 308 schon bei 29.150 Euro starten. Das allerdings mit Dreizylinder-Turbobenziner und einer eher kargen Ausstattung. Letztere gibt es beim elektrischen 308 in der GT-Ausstattungsline reichlich, was den hohen Preis ein Stück weit relativiert. Dennoch, ein erheblicher Aufschlag von 8.000 bis 9.500 Euro zum Diesel oder Hybrid-Benziner im vergleichbaren GT-Trim bleibt. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn beispielsweise an Kfz-Steuer werden jährlich nur 62 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung gehen in Ordnung, sind aber nicht besonders günstig. Die Haftpflicht-Einstufung liegt bei 17, die Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei gehobenen 23. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können etwas teurer ausfallen, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der

Wertverlust, er muss mangels umfassender Erfahrungswerte noch mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 770 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Peugeot gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch

eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 345 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 240 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-308 156 Style
Aufbau/Türen	SR/5
Leistung [kW (PS)]	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/0
0-100 km/h [s]	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,6 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	42.335

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	9,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	159/373/623
• Dachlast/Anhängelast [kg]	47/0
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,09
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	52,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	105

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	270 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,3 kWh/100km/346 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	56,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlschalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie
 12% "Batterieladestand niedrig", 10% Akustisches Signal + Batterie gelb,
 2% "Batterieladestand kritisch: Leistung reduziert", Schildkröte

Leistungsreduzierung	n.b.
----------------------	------

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

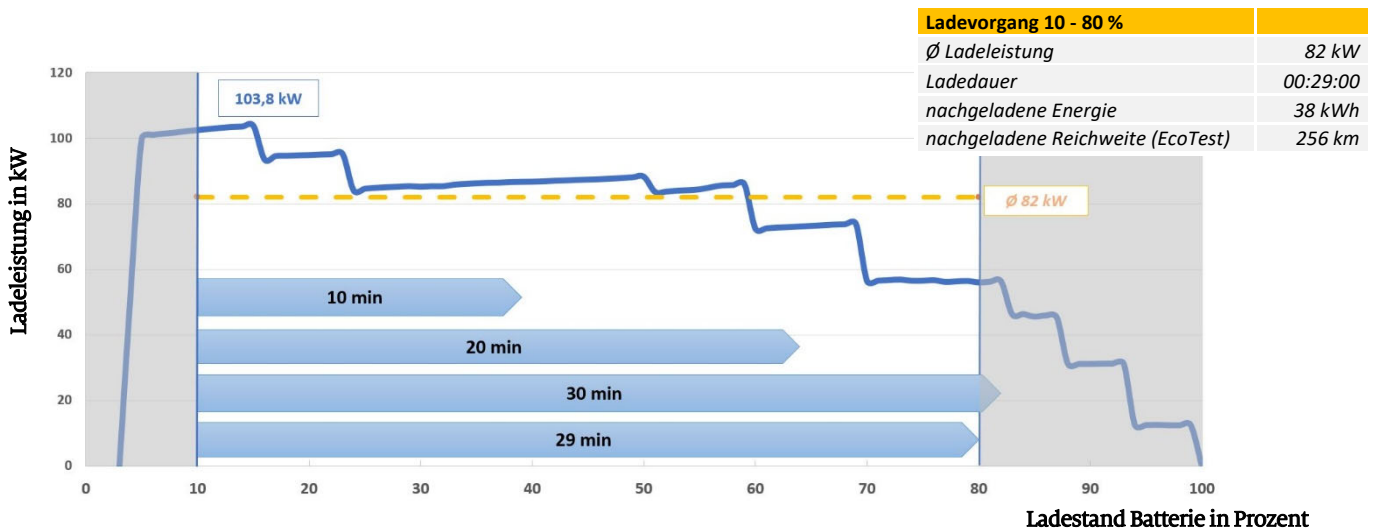
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

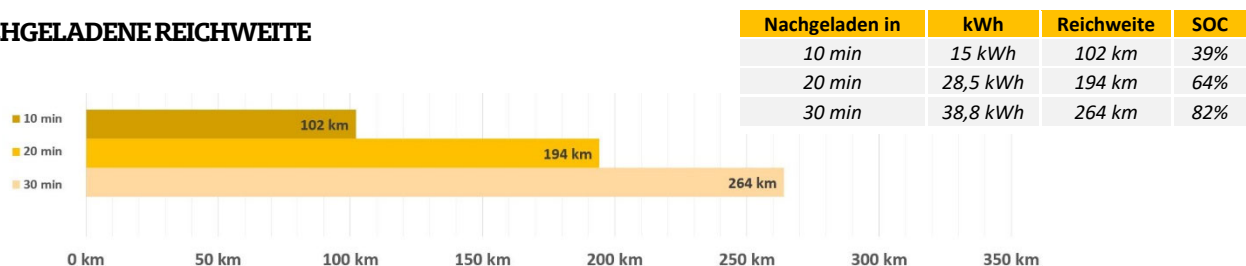
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	43,5 - 24,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	43,5 - 7,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 11 kW	14 - 5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	29 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	270 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/45 R18V
Länge/Breite/Höhe	4.367/1.852/1.441 mm
Leergewicht/Zuladung	1.759/431 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	361/1.271 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/80 kg
Batteriekapazität (netto)	51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R18 93V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,4/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	16,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 82 g/km)
Reichweite	345 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.702/408 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/635/1.060 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	62 Euro
Fixkosten	107 Euro	Wertverlust	495 Euro
Monatliche Gesamtkosten	770 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/20		
Basispreis e-308 156 GT	48.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.001 km
Auffälligkeiten/Mängel	teils träges Infotainment

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 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.000 Euro° (Paket)
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	1.000 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2 Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie° bzw. ab 700 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: November 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer