



Peugeot 308 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8

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

Der Peugeot 308 zählte schon bislang zu den schicksten Vertretern in der Kompaktklasse, mit der dritten Generation ist den Franzosen optisch erneut ein großer Wurf gelungen. Der dynamisch und gleichzeitig elegant gezeichnete Fünftürer darf zudem als erster Peugeot das neue Markenemblem tragen. Optisch wurde der Wagen behutsam weiterentwickelt, unterm Blech hat sich jedoch jede Menge getan: Der 308er steht auf einer neu entwickelten Plattform, die er sich beispielsweise mit dem aktuellen Opel Astra teilt. Im Innenraum bietet der Franzose ein klassenübliches Platzangebot, trotz des gewachsenen Radstands fällt die Beinfreiheit im Fond allerdings nicht sonderlich großzügig aus. Das Cockpit präsentiert sich modernisiert, neben dem Zentralmonitor ist nun auch das Kombiinstrument als Display ausgeführt. Die Bedienung ist wie beim Vorgänger wenig intuitiv, das Aufrufen mancher Funktionen bleibt auch nach der Eingewöhnung umständlich. Unter der Haube des Testwagens steckt mit dem 1,2-l-Turbobenziner ein alter Bekannter. Der 130 PS starke Dreizylinder sorgt in Kombination mit der optionalen Achtstufen-Automatik für vollkommen ausreichende Fahrleistungen, der Testverbrauch von 6,5 l/100 km dürfte jedoch etwas niedriger ausfallen – auf ein 48-V-Mildhybridsystem verzichten die Franzosen weiterhin. Peugeot verlangt für den 308 1.2 PureTech Allure Pack EAT8 mit sehr umfangreicher Komfort- und Sicherheitsausstattung mindestens 32.400 Euro und liegt damit preislich auf dem Niveau eines – wenn auch deutlich karger ausgestatteten – Audi A3 Sportback. Es bleibt abzuwarten, wie viele Interessenten sich da für den französischen Charmer erwärmen können. **Konkurrenten:** u. a. KIA Ceed, Ford Focus, Opel Astra, Renault Mégane, VW Golf.

- + agiles und sicheres Fahrverhalten, kurzer Bremsweg, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- umständliches Bediensystem, wenig Verstaumöglichkeiten im Kofferraum, hoher Grundpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

In diesem Kapitel hat der neue 308 im Vergleich zu seinem Vorgänger etwas Federn gelassen. Nicht, was die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums betrifft – hier konnte der Franzose das gute Niveau halten. 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. Die Kritik bezieht sich auf die Materialauswahl im Innenraum, hier erreicht der neue 308 „nur noch“ den Klassendurchschnitt. Das bedeutet, dass lediglich Armaturenbrett und die vorderen Türverkleidungen im oberen

Bereich mit geschäumtem Kunststoff verkleidet sind, der Rest besteht ausschließlich aus hartem und kratzempfindlichem Plastik. Beim Vorgänger waren die A-Säulen mit Stoff verkleidet und sogar die Türverkleidungen der Fondtüren im oberen Bereich weich.

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

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,4 m und einer Fahrzeugbreite von 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der 308 durchschnittliche City-Eigenschaften. Die zulässige Zuladung beträgt im Falle des Testwagens mit 500 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast von 85 kg. Mit einer Tankfüllung von 52 l kommt man auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs 800 km weit. Als Zugfahrzeug tut sich der Franzose nicht hervor: Die

Anhängelast mit gebremstem Hänger beträgt bescheidene 1.200 kg, ungebremste Hänger dürfen bis zu 680 kg wiegen.

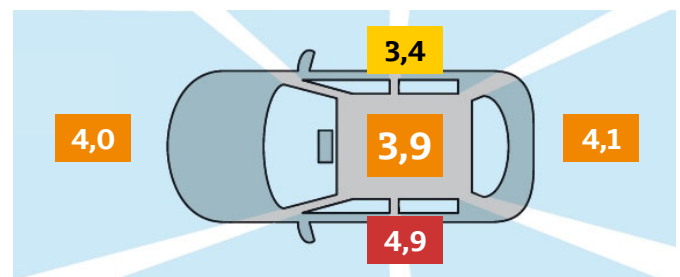
⊖ Der Peugeot kann versehentlich mit Diesel befüllt werden, da ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen fehlt. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Gegen Aufpreis steht zu dem ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel zur Wahl.

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 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 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. Der Peugeot ist bereits ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung sorgen. Allerdings dürfte das Licht heller, die Ausleuchtung homogener und die Hell-Dunkel-Grenze schärfer ausgeprägt sein. Auch die lediglich manuelle Leuchtweitenregulierung sowie das Fehlen zumindest einer Abbiegelichtfunktion haben zur Folge, dass der 308 in diesem Punkt nicht mit den besten Konkurrenten mithalten kann. Neben einer Fahrlichtautomatik verfügt der Franzose immerhin über einen statischen Fernlichtassistenten.

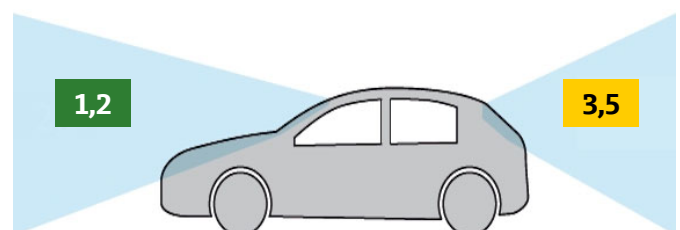
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Die Matrix-LED-Scheinwerfer samt automatischer Leuchtweitenregulierung, adaptiver Lichtverteilung und blendfreiem Fernlichtassistenten sind erst ab dem Ausstattungslevel GT verfügbar.

⊕ 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.

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

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 einfacher gestaltet.

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

3,1 Kofferraum-Volumen

Der neue 308 bietet für die Fahrzeugklasse ein durchschnittlich großes Gepäckabteil. Bis zur Kofferraumabdeckung finden darin 315 l Platz und bis unter das Dach können bei aufgestellter Rückbank 400 l verstaut werden. Das entspricht sieben handelsüblichen Getränkeboxen. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 675 l und bis unter das Dach auf 1.075 l. Unterhalb des Kofferraums können noch rund 20 l verstaut werden.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich wie bei Kompaktlimousinen üblich nur manuell öffnen, eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist nicht erhältlich. Die Heckklappe könnte etwas weiter öffnen, ab 1,85 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten. Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 70 cm recht hoch. Hinzu kommt, dass der Ladeboden 17 cm tiefer liegt und schwere Gegenstände besonders beim Ausladen umständlich angehoben werden müssen.

⊕ Der Kofferraum lässt sich insgesamt gut nutzen. Die Kofferraumklappe lässt sich leichtgängig öffnen und gibt eine



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

⊖ Ein schlüsselloses Zugangssystem ist in der Ausstattung Allure Pack 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 315 l Volumen fällt der Kofferraum des neuen 308 etwas kleiner aus als beim Vorgängermodell (365 l).

große Öffnung frei. Der Kofferraum besitzt ein praktisches Format und ist gut nutzbar.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine unpraktische Stufe im Ladeboden. Leider gibt es für die ausgebaute Laderaumabdeckung keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum nachts nur schwach beleuchtet, zudem fehlt hier ein praktische 12-V-Anschluss.

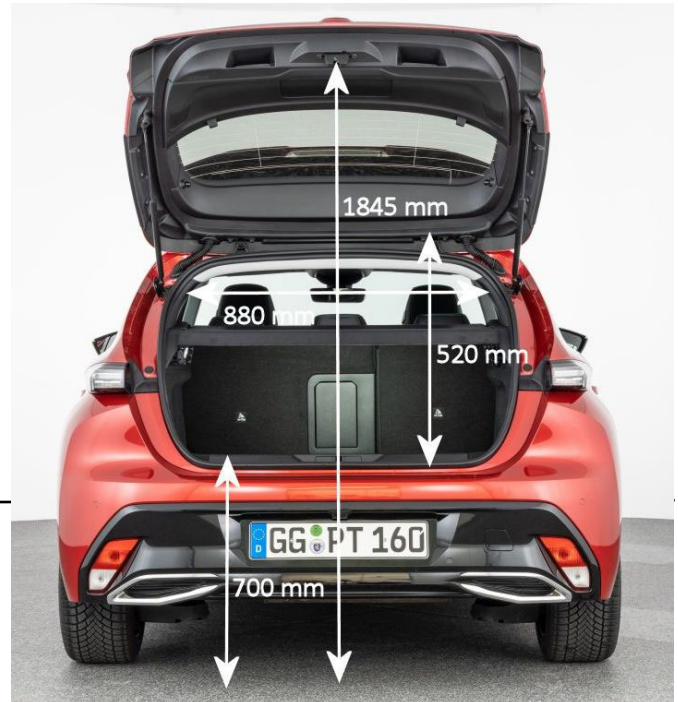
3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, eine Durchreiche ist serienmäßig an Bord. Die Handhabung fällt recht leicht, bei Unachtsamkeit können dabei allerdings die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. An praktischen Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum. Nicht einmal Taschenhaken findet man vor, lediglich ein Spannetz auf der linken Seite sowie etwas Raum unter dem Ladeboden (20 l) helfen, Ordnung im Gepäckabteil zu halten.

2,9 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 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, die Ausführung mit 3D-Ansicht ist der Topausstattung GT vorbehalten. Das Kombiinstrument bietet diverse Einstellmöglichkeiten und Ansichten, eine Anzeige mit klassischen Rundinstrumenten für Tachometer und Drehzahlmesser ist allerdings nicht darunter. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument verspielt und unübersichtlich. Anstatt eines Wählhebels kommt in den Automatik-Versionen ein kurzer Knubbel zum Einsatz, der sich nach kurzer Gewöhnung einwandfrei bedienen lässt.



Die Ladekante mit einer Höhe von **fast 70 cm** macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

- ⊕ Peugeot hat beim neuen 308 endlich die Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelung und das Infotainmentsystem 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.
- ⊖ 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 Informationen ablesen zu können.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität sind beim neuen 308 zufriedenstellend.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Allure Pack bringt der 308 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-Dienste (u.a. für Wetter, Kraftstoffpreise und Parkplatzsuche) sowie mit Remote-Funktionen per Smartphone-App sind beim 308 Allure Pack bereits an Bord. Zudem steht gegen Aufpreis ein Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern von Focal zur Wahl.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe bietet der 308 den Insassen ein gutes Raumangebot, das selbst für zwei Meter große Personen ausreicht. Wobei hier die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde selbst für knapp 2,10 m große Menschen ausreichen. 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 etwas geschmälert, ein Panoramaglasdach ist den Ausstattungsvarianten GT und GT Pack vorbehalten.

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, reicht die Beinfreiheit für 1,80 m große Insassen. Die Kopffreiheit würde auch für rund 1,90 m große Mitfahrer ausreichen. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die recht hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule getrübt.



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

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt 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 Türfächer sind erfreulich groß und nehmen auch Einliter-Flaschen auf. Darüber hinaus findet 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 ist es nicht mit Filz ausgekleidet, lässt sich nicht abschließen und nicht kühlen.

2,6 KOMFORT

2,7 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 ordentlichen Federungskomfort – mit den Konkurrenzfahrzeugen, die mit aufwändiger Mehrlenkerachse

hinten und adaptiven Dämpfern ausgestattet sind, kann der 308 allerdings nicht mithalten. 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.

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 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 habe 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.

2,9 Innengeräusch

Der neue Peugeot 308 ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,1 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Dreizylinder-Turbobenziner ist konstruktionsbedingt akustisch recht präsent, lauffruhige

Vierzylindermotoren sind meist weniger deutlich im Innenraum zu vernehmen. Auch die Fahrwerks- und Windgeräusche halten sich im für diese Fahrzeugklasse üblichen Rahmen, ohne aus diesem zu fallen.

2,4 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, mit denen sich die

Luftmenge unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt. Für die hinteren Passagiere bietet der 308 Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen ab der Ausstattungslinie Allure sowie getönte Scheiben ab der B-Säule. Die Sitzheizung vorn kostet ebenso wie die Lenkradheizung Aufpreis, eine Sitzlüftung und beheizbare Fondsitze sind ebenso wenig lieferbar wie eine Standheizung.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 1,2-l-Turbobenziner entwickelt ein maximales Drehmoment von 230 Nm und leistet 130 PS. Der Dreizylinder hat mit dem lediglich knapp 1,4 t schweren Kompakten wenig Mühe und sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h

vergehen gerade einmal 5,6 s, von 80 auf 120 km/h braucht der Franzose 7,1 s. Peugeot gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 210 km/h.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder bietet eine ordentliche Laufkultur, wobei Vibrationen bei bestimmten Drehzahlen recht deutlich im Innenraum zu spüren sind. Die etwas verzögerte Gaspedalannahme wird durch das Automatikgetriebe gut kaschiert, anschließend entfaltet das Aggregat seine Leistung angenehm gleichmäßig. Gerade unter 2.000 1/min sind Vibrationen und merkliches

Brummen vorhanden. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber selten erforderlich, da der Dreizylinder bereits bei mittleren schon munter unterwegs ist.

1,5 Schaltung/Getriebe

Der Peugeot 308 PureTech 130 ist ab Werk mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet, gegen 2.000 Euro Aufpreis übernimmt wie im Falle des Testwagens eine Achtstufen-Automatik die Schaltarbeit.

⊕ Die Schaltvorgänge der Wandler-Automatik werden in der Regel zwar nicht besonders zackig, aber sehr geschmeidig durchgeführt. Lediglich bei langsamer Fahrt und beim Anfahren kann es zu einem leichten Rucken kommen. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, da die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet.

Die Abstufung der acht Gänge passt gut zum Motor, die Drehzahlspünge fallen nicht zu groß aus. Bei 130 km/h liegen etwa 2.200 1/min an. Das Schaltschema am kleinen Automatikwählhebel ist nicht klar verständlich und bedarf einer kurzen Eingewöhnungsphase – ist dann jedoch einfach zu beherrschen. Die Gangwechsel können zudem über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. In Verbindung mit dem Automatikgetriebe stehen drei Fahrmodi (Eco, Normal und Sport) zur Verfügung, die unter anderem Anpassungen an der Getriebesteuerung vornehmen.

2,1

FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Bei den Fahreigenschaften macht der neue Peugeot 308 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 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.

2,0

Bremse

⊕ Bei der Bremsprüfung schneidet der 308 PureTech 130 gut ab. 33,6 m benötigt der Franzose (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen), um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind ebenfalls tadellos.

2,2 SICHERHEIT

1,8 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 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.
























2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Testzeitpunkt war kein Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm für den Peugeot 308 verfügbar. Da bereits das Vorgängermodell sehr gut abgeschnitten hat, ist auch für den neuen 308 von einem hohen Sicherheitsniveau auszugehen.

⊕ 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 große Insassen eine ausreichende Schutzfunktion. Die mittlere lässt sich weniger weit herausziehen und stellt daher ein Sicherheitsrisiko dar. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Die stabilen Zurrösen sind weit über dem Ladeboden platziert, weshalb sich Transportgegenstände nicht bodennah fixieren lassen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Kindersicherheit

Ein Crashtestergebn bezüglich der Kindersicherheit gemäß Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor. 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 Gewichtsklassen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es nicht, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen Gurtlänge und der unpassenden Gurtpunkte 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.

2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebn bezüglich der Fußgängersicherheit gemäß Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

⊕ 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

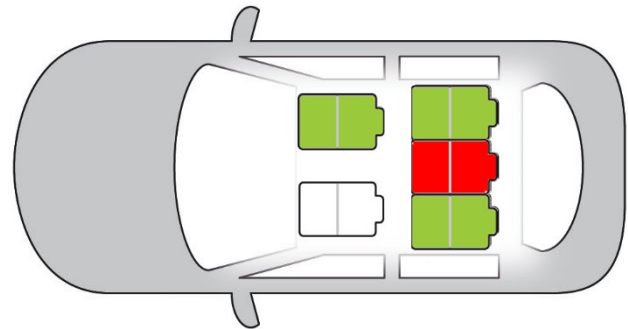
Der Peugeot 308 1.2 PureTech 130 EAT8 kommt im ADAC Ecotest auf einen CO₂-Ausstoß von 170 g/km, wofür der Franzose 27 von 60 Punkten erhält. Daraus resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,5 l/100 km. Dieser gliedert sich in 6,6 l innerorts, 5,6 l außerorts und 8,0 l/100 km auf der Autobahn.

1,8 Schadstoffe

⊕ Der mit einem Otto-Partikelfilter (OPF) ausgerüstete Peugeot überzeugt mit niedrigen Schadstoffemissionen, lediglich im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus fettet der Direkteinspritzer messbar an, hier steigen die CO-Emissionen deutlich an. Dafür bekommt der Franzose 42 von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Franzose damit 69 Punkte, wofür es drei von fünf Sterne im ADAC Ecotest gibt. Den vierten Stern und das Prädikat empfehlenswert verpasst der Peugeot somit um einen Punkt.

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)

⊖ Wie beim Vorgängermodell ist wie bei Kompaktlimousinen üblich von einem durchschnittlichen Fußgängerschutz auszugehen. Zusätzliche Schutzfunktionen wie etwa eine aktive Motorhaube bietet der Franzose nicht.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Peugeot verlangt für den 308 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8 32.400 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 stattlichen 90 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung sind nicht allzu hoch. Peugeot gibt lediglich eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 PureTech 110	1.2 PureTech 130	1.6 HYBRID 180 e-EAT8	1.6 HYBRID 225 e-EAT8	1.5 BlueHDi 130
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	133 (180)	165 (225)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	360/1750	360/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	10,5	9,6	7,6	7,5	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	210	225	235	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,7/5,5 S	4,8/5,5 S	1,4/1,1 S	1,3/1,2 S	3,8/4,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	106/124	109/125	31/24	30/26	100/114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/21	16/22/21	16/24/23	16/24/23	16/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	83	86	32	32	180
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	616	635	634	714	652
Preis [Euro]	24.950	27.000	36.900	44.550	29.950

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

3-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	128 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,21 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.367/1.852/1.441 mm
Leergewicht/Zuladung	1.369/481 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	412/1.323 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	70/85 kg
Tankinhalt	52,00 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,4/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,6/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	800 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.350/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/675/1.075 l

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

Betriebskosten	141 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	363 Euro
Monatliche Gesamtkosten	685 Euro		
Steuer pro Jahr	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/21		
Basispreis 308 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	32.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.12.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.140 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.463 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 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
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	2,9	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,0
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,2
Bedienung	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	2,6
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	3,3
Federung	2,7	Schadstoffe	1,8
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,4		

Stand: März 2022

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