
Vorstellung Peugeot 308: Mit Wachstum in die Kompaktklasse

Von Michael Kirchberger

Der wievielte Spross der Baureihen-Familie ist er nun, der Peugeot 308, der im Spätsommer auf die Straßen kommt? Beachtet man die Vorkriegsmodelle der französischen Marke, dann folgt der Kompaktwagen bald als zehnte Generation auf seine beiden Vorgänger, mit denen der Zahlensalat der Produktpalette endete. Seit Generation acht bleibt die Ziffernfolge gleich, intern kennzeichnet Peugeot die Erbfolge nun mit einer römischen Ziffer, 2021 also erscheint der 308 III.

Er tritt mit schwerer Bürde an, kaum ein Marktsegment ist in Europa derart hart umkämpft wie die Kompaktklasse, Konkurrenz erwächst dem neuen 308 nicht zuletzt aus den eigenen Reihen. Die Schwestermarke Citroën hat gerade den C3 renoviert, DS fischt mit dem DS 3 Crossback in ähnlichen Gewässern, wenn auch mit etwas aufgeblasenen Backen, die das Crossover-Modell in die SUV-Ecke bugsieren. Und Opel zeigt zum Jahresende den neuen Astra, der ebenfalls als Heilsbringer in Rüsselsheim erwartet wird, wo nun alle Marken des neu entstandenen Stellantis-Konzerns (Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat, Chrysler, Alfa Romeo) mit ihren deutschen Standorten ein gemeinsames Dach über dem Kopf gefunden haben. Dennoch soll der 308 zur Aufholjagd blasen. Während er zurzeit unter den Top 15 der Klasse mit einem Marktanteil von einem Prozent vertreten ist, soll sich der künftig verdoppeln.

Die Länge gewinnt, der Kofferraum verliert

Der Kompaktwagen hat ordentlich zugelegt. Die Länge ist um 5,5 Zentimeter auf 4,36 Meter gewachsen, der Radstand hat auf 2,68 Meter zugelegt. Das bringt den Passagieren im Fond mehr Beinfreiheit. Die Dachlinie hat sich um 1,6 Zentimeter auf 1,44 Meter gesenkt, die Breite bleibt bei 1,8 Metern. Das Kofferraumvolumen hat geringfügig verloren, 365 Liter passen wenigstens ins Gepäckabteil, das sind 14 Liter weniger als bisher. Besser aufgestellt sind Spediteure mit dem zum Jahresende avisierten Kombi SW, der mindestens 455 Liter bei Beladung bis zur Fensterlinie und nicht umgeklappter Rückbanklehne transportieren kann. Immerhin gibt es jetzt eine variablere Sitzbank, die sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen lässt. Über die maximalen Volumina der Kofferräume hüllt sich Peugeot noch in Schweigen. Nicht dagegen über die Bodengruppe. Als Basis dient die EMP2-Plattform von PSA, die nicht für den rein elektrischen Antrieb, sondern für Hybridsysteme ausgelegt ist.

Die Form des 308 betont die Länge. Die Dachlinie läuft sanft über die Heckklappe ins Heck, vorne dreht sich alles ums neue, ein wenig nostalgisch wirkende und doch ganz frische Markenlogo. Es zeigt aktuell einen Löwenkopf, von der kompletten, wenn auch stilisierten Ganzkörperdarstellung der Raubkatze hat man sich verabschiedet. Der Kühlergrill schmiegt sich charmant zwischen den schmalen Scheinwerfern in die Frontpartie, zum ersten Mal bei Peugeot leuchten sie mit Matrix-LED-Technik die Straßen aus. Die LED-Rückleuchten sagen ebenfalls Ade zum bisherigen Stilmittel mit drei eher vertikal verlaufenden Lichtbalken, die an Raubtierkrallen erinnern sollten. Es bleibt bei drei Lichtbalken, die nun aber horizontal angeordnet sind.

Gesundes Sitzen nun auch bei Peugeot

Innen finden sich ebenfalls als Novum die AGR-Sitze, auf der die Konzernschwester Opel bereits seit Jahren erfolgreich setzt. Neu ist auch das Format des i-Cockpits, das auch hier in 3-D-Technik die Informationen vermittelt, aber besser mit dem kleinen und zweifach verstellbaren Lenkrad zusammenpasst. Es findet sich anders als früher schnell

eine Position, bei dem der Kranz des Volants nicht wichtige Informationen verdeckt. Ob die Umstellung der Tastenreihe unter dem Monitor in der Mitte der Schalttafel auf digitale Berührungstechnik ein wirklicher Fortschritt ist, kann erst eine erste Ausfahrt klären. Immerhin findet die Hand an der darunter befindlichen Kante eine Auflage, die das zielgenaue Antippen auch während der Fahrt sicherstellt. Außerdem lassen sich die Tastenfunktionen frei programmieren, ganz nach den Vorlieben und Gewohnheiten des Menschen am Lenkrad.

Auf den Stand der Zeit hat Peugeot das Infotainmentsystem gebracht, auf der Mittelkonsole gibt es eine Ladeschale fürs Handy und zwei USP-Anschlüsse, außerdem findet sich hier der Schalter zur Auswahl der Fahrprogramme. Minimalisiert wurde die Bedienungseinheit der achsstufigen Automatik, in einer kleinen Aussparung sitzt der kleine Wippschalter.

Das Lenkrad ist jetzt beheizbar und eine Rückfahrkamera liefert auf Wunsch Bilder vom hinteren Verkehrsgeschehen. Die adaptive Tempokontrolle beherrscht jetzt auch den Stop-and-Go-Verkehr, die Assistenten wurden um den Warner erweitert, der beim Rückwärtsfahren auf querenden Verkehr aufmerksam macht. Der 308 beherrscht überdies die halbautomatische Spurwahl, wenn die Bahn frei ist, wechselt er nach Betätigung des Blinkers nach links oder rechts.

Neu im Programm ist der Plug-in-Hybrid

Bei den konventionellen Antrieben bleibt alles beim Alten. Zwei Drei-Zylinder-Turbobenziner mit 110 PS (81 kW) und 131 PS (96 kW) sind im Angebot, der stärkere kann mit einer Automatik kombiniert werden. Der Diesel mit 1,5 Liter Hubraum hat vier Zylinder und kommt ebenfalls auf 131 PS, liefert aber mit 300 Newtonmetern Drehmoment 95 beziehungsweise 70 Nm mehr als die beiden Benziner. Neu ist die Hybridversion des 308, die Plug-in-Technik erlaubt etwa 50 Kilometer elektrische Fahrt, und soll nach WLTP nur 33 g/km an CO₂ ausstoßen. Das ist wichtig für die Marke, um den Flottenverbrauch in straffreie Schadstoffzonen zu drücken. Die Systemleistung des immer mit einem Automatikgetriebe ausgestatteten 308 Hybrid liegt weit jenseits der 200-PS-Marke.

Gebaut wird der neue 308 nicht wie sein Vorgänger im Peugeot-Stammwerk Sochaux, sondern in der Fabrik bei Mühlhausen im Elsass. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Peugeot 308.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 308.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 308.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 308.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 308.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot
