
Fahrbericht Peugeot 308 Pure Tech 130: Sitzen will gelernt sein

Von Michael Kirchberger, cen

Er war Finalist bei der Wahl zum „German Car of the Year“, als Stadtauto trug er den Sieg beim „Womans Car of the Year“ davon. Der neue Peugeot 308 ist auf der Straße der Sieger, obwohl er sich manche Schrulligkeit leistet. Es dominieren aber seine angenehmen Seiten, zumal er einige feine Charakterzüge von der Stellantis-Tochtermarke Opel übernommen hat.

Die Ursprünge der Baureihe gehen bis in die 1930er Jahre zurück, die 300er-Serie leistete sich in der Folgezeit manchen Zahlendreher. Nachdem es zwischenzeitlich bereits einen 309 gegeben hatte, trägt die jüngste und zehnte Generation wie ihre Vorgänger wieder die Modellbezeichnung 308. Gebaut wird der fünftürige Kompaktwagen traditionsgemäß am Stammsitz der Franzosen in Sochaux, die Kombiversion SW ist noch in diesem Jahr zu erwarten.

Der 308 ist stämmiger geworden, das Design betont die Breite. Seine Länge von fast 4,40 Metern macht ihn geräumig, die Dachlinie fällt dynamisch ab, ohne den Einstieg oder die Kopffreiheit im Fond einzuschränken. Am funkelnden Kühlergrill prangt ein neues Markenemblem, statt der dreidimensional stilisierten Löwenfigur wird nur noch der Kopf des Wappentiers auf einer Plakette dargestellt. Sie gewährt den Radarsensoren dahinter, mit denen Spurführung, Abstand und Notbremsung gesteuert werden, dank einer speziellen Materialbeschaffenheit freien Durchblick. Auf die Krallen und Fangzähne des Savannenkönigs sollen die optisch geschlitzten LED-Rückleuchten und das markant geformte Tagfahrlicht hinweisen, die Scheinwerfer selbst arbeiten in der GT-Ausstattung mit der gleichen Technik und verhindern mit ihrer Matrixfunktion die Blendung des Gegenverkehrs zuverlässig.

Die Vordersitze lassen sich mühelos und komfortabel entern, zum ersten Mal tragen sie das Gütesiegel der Arbeitsgemeinschaft gesunder Rücken (AGR), sind nach deren Anforderungen ergonomisch korrekt geformt und lassen sich in vielen Richtungen elektrisch fein justieren. Dies beugt der Berufskrankheit Nummer eins bei Vielfahrern, dem Rückenleiden, vor. So lassen sich lange Strecken weitgehend ermüdungs- und verspannungsfrei zurücklegen. An Bord gebracht hat sie die Übernahme von Opel, die Rüsselsheimer stattdessen ihre Modelle auf Wunsch seit Jahren schon mit derart zertifizierten Sitzen aus. Die rund 1300 Euro Aufpreis sind gut angelegtes Geld, im neuen Astra der Rüsselsheimer sind die Ergo-Sitze jedoch günstiger zu haben.

Mit der Sitzposition im 308 ist es jedoch so eine Sache. Zwar findet sich schnell eine entspannte Haltung am rekordverdächtig kleinen Lenkrad, doch dauert es eine Weile, bis auch der Blick auf die Instrumentierung dahinter barrierefrei gelingt. Denn wie schon in anderen Baureihen von Peugeot werden die Skalen nicht mit einem Blick unter dem Lenkradkranz hindurch abgelesen. Das Volant liegt hier tiefer und damit unter den Anzeigen. Wirklich gelungen ist uns das nicht, immer waren eine oder gleich mehrere Informationen verdeckt, oder der Sitz musste in die höchste Position gefahren werden, was einem großgewachsenen Menschen jedoch das Ein- und Aussteigen wesentlich erschwert.

Die Gestaltung der Instrumententafel, Peugeot nennt sie i-Cockpit, ist obendrein fragwürdig. Tatsächlich werden viele Daten in einer quasiräumlichen Darstellung farbenfroh angezeigt, übersichtlich ist jedoch anders. Zumal die Skalen von Tacho und Drehzahlmesser nur sehr verwaschen dargestellt werden, gleich, welche Ansicht der Fahrer wählt. Die eigentliche Information über das Tempo liefert eine digitale Anzeige.

Fast erinnern wir uns an den Honda-Roadster S 2000, dessen digitales Cockpit bereits Ende der 1990er Jahre die Anmutung einer Achterbahnbeleuchtung auf der Kirmes bei Nacht hatte, aber nicht besonders informativ war. Die Vorteile des kleinen Lenkrads im 308 sind dagegen die kaum nennenswerten Bewegungen, mit denen der Kurs korrigiert werden kann und der erleichterte Ein- und Ausstieg (sofern vorher der Sitz wieder auf normale Höhe eingestellt wurde).

Ansonsten gibt sich der Peugeot schnurrig leise und in der stärksten Benzinversion mit 131 PS durchaus munter. Der Dreizylinder mit 1,2-Liter Hubraum ist allenfalls am rauhen Tonfall zu erkennen, sein Lauf bleibt weitgehend vibrationsarm. Einzig der Normverbrauch blieb auf unseren Fahrten unangetastet, statt der versprochenen 5,9 verlangte der 308 selbst bei moderater Fahrweise stets mehr als 6 Liter Sprit auf 100 Kilometer. Das Stauvolumen des 412 bis 1323 Liter fassenden Kofferraums geht in Ordnung, die Ladekante ist nicht zu hoch.

So erweist sich der junge Löwe als angenehmer und funktionaler Alltagsbegleiter, die GT-Version ist üppig ausgestattet, liegt aber mit einem Preis von 33.550 Euro nicht im Spitzenfeld der Kompaktklassen-Schnäppchen. Während die meisten Extras zu fairen Summen angeboten werden, zählt die achtstufige Automatik zu den größten Preistreibern. Sanftes und zielgenaues Schalten will mit 2000 Euro erkaufte werden. (aum/Michael Kirchberger)

Daten Peugeot 308 Pure Tech 130 EAT 8 GT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 2,06 (mit Außenspiegeln) x 1,70

Radstand (m): 2,68

Antrieb: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbolader, Frontantrieb, 8-Stufen-Automatik

Leistung: 96 kW/131 PS bei 5500/min

Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,6 - 5,9 Liter

CO₂-Emissionen: 127 - 133 g/km (Euro 6d final)

Tankvolumen: 52 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1363 kg / max. 487 kg

Max. Anhängelast: 1200 kg

Kofferraum: 412–1323 Liter

Basispreis: 33.550 Euro

Testwagenpreis: 36.750

Bilder zum Artikel



Peugeot 308 Pure Tech 130.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Peugeot 308 Pure Tech 130.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Peugeot 308 Pure Tech 130.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Peugeot 308 Pure Tech 130.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Peugeot 308 Pure Tech 130.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Peugeot 308 Pure Tech 130.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Peugeot 308 Pure Tech 130.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
