
Fahrbericht Peugeot 308: Alles im grünen Bereich

Von Guido Borck

Wachablösung für den Peugeot 308. Die dritte Generation des französischen Golf-Rivalen kommt zum Jahreswechsel nach Deutschland und präsentiert sich in geschärfter Form. Auch wurde das i-Cockpit von den Franzosen gründlich überarbeitet. Bei den Motoren halten eine Mischung aus herkömmlichen Motoren und Plug-in-Hybriden Einzug in den kompakten Franzosen. Eine rein batterieelektrische Variante ist ebenfalls geplant, doch wird der 308 erst eineinhalb Jahre später mit ihr stromern.

Bis es soweit ist, dann startet die 110 PS (81 kW) starke Limousine in Verbindung mit einem Drei-Zylinder-Benziner bei 23.700 Euro. Der gleichstarke Kombi 308 SW kostet 1000 Euro mehr und hält ein maximales Gepäckraumvolumen von 548 bis 1574 Litern bereit. Beim Fünftürer beträgt das Fassungsvermögen zwischen 412 und 1323 Liter, bei den beiden Plug-in-Hybriden schrumpft das Volumen dagegen auf 361 bis 1271 Liter zusammen. Die von uns gefahrenere Variante mit einer Systemleistung von 180 PS (132 kW) beginnt bei 36.900 Euro.

Aber egal für welche Version man sich entscheidet: In Sachen Design hat der 308 nochmals zugelegt und blickt mit scharf geschnittenen Sicken und Kanten um einiges angriffslustiger in die Welt. Die neu geformte Frontpartie duckt sich zwar ungewohnt tief auf die Straße, dennoch wirkt der 308 wohlproportioniert und ist ein richtig schicker geworden. Seine schmal geschnittenen Scheinwerfer blinzeln serienmäßig in LED-Technik, für die Topausstattung GT gibt es ein LED-Matrix-Licht, welches die Straßen noch besser ausleuchtet.

Deutlich länger

Unverkennbar prangt das neue Logo am 308. Je nach Ausstattung nicht nur an der Frontpartie oder am Heck, sondern auch ganz selbstbewusst an den vorderen Kotflügeln. Schließlich ist der 308 der erste Peugeot, der das neue Markenwappen tragen darf. Bei den Abmessungen hat der kompakte Franzose zugelegt. Der 4,36 Meter lange Fünftürer wuchs um elf Zentimeter, beim 4,64 Meter langen Kombi sind es sechs Zentimeter. Mitgewachsen ist außerdem der Radstand, der nun 2,68 Meter beträgt. Das schafft mehr Platz im Innern.

Ihr i-Cockpit haben die Franzosen im 308 massiv überarbeitet. Das weit unten positionierte und außerdem noch sehr kleine Lenkrad kennen wir bereits aus anderen Modellen. Gleiches gilt für die weit oben angeordneten Digitalinstrumente. Doch rutschten die virtuellen Anzeigen ein Stückchen weiter nach oben, was großgewachsenen Fahrern die Ablesbarkeit erheblich erleichtert. Bei der höchsten Ausstattungslinie GT werden zudem die wichtigsten Informationen dreidimensional dargestellt. Dadurch rücken einige Anzeigen eine Ebene weiter nach vorne und scheinen frei zu schweben. Außerdem lässt sich die Navi-Karte im Hintergrund formatfüllend anzeigen. Nett anzuschauen. Wer den 3-D-Effekt am Kombiinstrument nicht mag, kann ihn mit einem Knopfdruck am Blinkerhebel aber auch einfach abschalten.

Im 308 befinden sich auch weiterhin nur wenige Schalter und Knöpfe. Daher muss genauso wie beim Vorgänger für viele Funktionen das mittig angeordnete Multimediadisplays erhalten. Doch haben die Franzosen ihr Infotainment von Grund auf überarbeitet, was die Bedienung spürbar erleichtert. Besonders deshalb, weil sich unterhalb des Bildschirms ein weiteres kleines Display mit frei belegbaren Touchflächen befindet. So lassen sich die favorisierten Lieblingsfunktionen des Fahrers wie Radiosender, Klimatisierung oder das Navi als Direktwahltasten spielend einfach abspeichern. Auch gut: Mit einem einfachen Klick auf den Home-Button gelangt man

wieder leicht ins Hauptmenü zurück, alternativ tippt man mit drei Fingern auf den Touchscreen und erzielt so gleichen Effekt. Das finden wir richtig klasse und benennen es auch so.

Obwohl der Peugeot in den Abmessungen gewachsen ist, fällt der Zuwachs im Innenraum mäßig aus. Zwar gibt es in der ersten Reihe nichts zu beklagen, doch im Vergleich zum üppigen Raumangebot vorne, sitzen große Personen im Fond beengt. Hier fehlt es vor allem an genügend Kniefreiheit. Bei unserem gefahrenen Plug-in-Hybriden schrumpft außerdem das Kofferraumvolumen. Im Vergleich zum herkömmlichen 308-Fünftürer sind rund 50 Liter weniger. Zumindest ist die Ladefläche eben, doch für einen ausgiebigen Familien-Urlaub muss auf den ein oder anderen Koffer wohl verzichtet werden.

Ein Kurvenfreund

Dieses Manko macht der Peugeot beim Fahren aber locker wieder wett. Der neu ins Programm aufgenommene, 180 PS starke Plug-in Hybrid, muss sich vor der größeren Plug-in-Variante mit 225 PS (166 kW) keinesfalls verstecken. Die Kombination aus 1,6-Liter Benziner in Verbindung mit Elektromotor läuft kultiviert und treibt den 308 souverän an. Dazu passt die serienmäßige Acht-Stufen-Automatik, die flink die Gänge einlegt. Dank einer guten Geräuschdämmung bleibt das Auto selbst bei hohem Tempo ausgesprochen leise. Erst wenn der Vier-Zylinder-Verbrenner bis an seine Drehzahlgrenze getrieben wird, meldet er sich mit einem lauten Unterton zu Wort. Aber auch nur wirklich dann. Und wer will schon einen sparsamen Plug-in-Hybriden dauernd am Limit bewegen?

Obwohl, die Gene hätte er. Die Lenkung arbeitet direkt, einzig um die Mittellage wünscht man sich am Volant mehr Präzision und Fahrbahnkontakt. Doch erweist sich der Franzose als ein Kompakter von der agilen Sorte, umrundet Kurven handlich und bleibt dabei jederzeit gut beherrschbar. Unterstützt wird der 308 von einer straffen Fahrwerksabstimmung, die die meisten Unebenheiten noch ganz gut filtert.

Nur 1,4 Liter soll der Hybrid 180 e-EAT8, so heißt er offiziell, im WLTP-Schnitt verbrauchen. Bei unserem ersten Rendezvous durch die französischen Seealpen mit ihren vielen Steigungen und Gefällen waren es abschließende 3,4 Liter. Und mit seinem 12,4 kWh starken Lithiumionen-Akku im Heck soll der Franzose bis zu 60 Kilometer weit stromern. Ein 3,7 kW starker On-Board-Charger ist beim 308 serienmäßig, gegen Zuzahlung von 450 Euro steht außerdem ein stärkerer Lader mit 7,4 kW zur Verfügung. Sind die Akkus erschöpft, dauert das vollständige Nachladen gut dreieinhalb Stunden. Mit dem kräftigeren Charger verkürzt sich die Zeit auf knapp zwei Stunden. Und für all jene, die sich mit den langen Wartezeiten oder Plug-in-Hybriden nicht anfreunden können, hält Peugeot weiterhin an konventionellen Motoren fest. Selbst ein 130 PS (96 kW) starker Diesel ist noch im Programm. Doch die stärksten Antriebe bleiben die Plug-in-Hybride. (aum/gb)

Daten Peugeot 308 Hybrid e-EAT8

Länge x Breite x Höhe (m): 4,36 x 1,85 x 1,44

Radstand (m): 2.68

Antrieb: R4-Benziner, 1598 ccm, Direkteinspritzung, Plug-in-Hybrid, Acht-Gang-Automatik
Systemleistung: 133 kW / 180 PS

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h (elektrisch: 135 km/h)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.

Elektr. Normreichweite: 58–60 km

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,4 Liter

CO₂-Emissionen: 27 g/km

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: min. 1678 kg / max. 442 kg

Kofferraumvolumen: 361–1271 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Preis: 36 .00 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



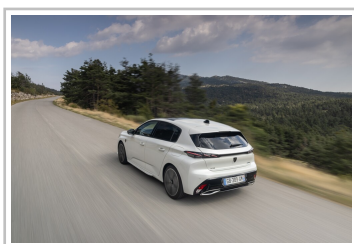
Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308 SW.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308 SW.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308 SW.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308 SW.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 308 SW.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot
