

Url: [http://www.focus.de/auto/fahrberichte/tid-7328/fahrbericht-peugeot-308\\_aid\\_131834.html](http://www.focus.de/auto/fahrberichte/tid-7328/fahrbericht-peugeot-308_aid_131834.html)

06.09.07, 11:17

[Drucken](#)

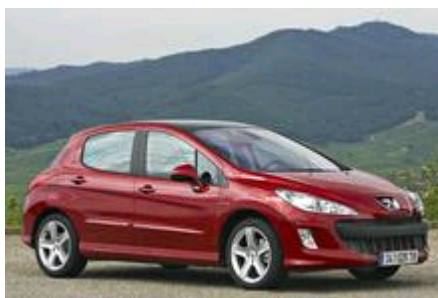
## Fahrbericht Peugeot 308

# Und alles wird gut?

## Peugeot bekennt sich zu den Problemen des 307 und gelobt für den Nachfolger 308 Besserung in jeder Hinsicht.

Von FOCUS-Online-Redakteur [Bernhard Santer](#)

Peugeot hatte es nicht leicht in letzter Zeit. Das volumenstarke Kompaktmodell 307 machte jede Menge Ärger. 2001 mit hohen Erwartungen und fortschrittlichem Design gestartet – böse Zungen sagten damals, er sähe so aus wie der VW Golf aussehen sollte –, entpuppte sich der schicke Franzose zum Dauerparker in der Werkstatt. Offizielle Rückrufe gab es während des gesamten Produktionszeitraums zwar nur zwei (beide Male ABS/ESP von einem deutschen Zulieferer), dafür unzählige sogenannte „Serviceaktionen“. Den Kunden war's egal, wie Peugeot die Zwangspausen nannte, das Image der Marke mit dem Löwenemblem verschlechterte sich jedenfalls rapide.



Der neue Peugeot steht auf der Plattform des Vorgängers 307, ist aber um 6,4 Zentimeter in der Länge gewachsen

## „Deutsche Qualität“ angekündigt

Nun kommt der Nachfolger 308 – und der soll, wieder einmal, die Kohlen aus dem Feuer holen. Das hat sich der neue, seit Anfang des Jahres im Amt befindliche PSA-Chef Christian Streiff fest vorgenommen. In drei Jahren soll Peugeot zurück in der „obersten Liga“ sein, „Qualität auf deutschem Niveau“ fordert er ein. Regelmäßige Treffen mit den Zulieferern, eine engere Einbindung der Arbeiter, aber auch mehr Kontrollen am Band sind die Maßnahmen. Für jeden 308 ist eine Checkliste mit 1800 Kontrollpunkten abzuarbeiten.

## Karosserie/Innenraum

Genau genommen ist der 308 eine umfangreiche Weiterentwicklung des 307. Die Plattform ist die alte, trotzdem wurde so gut wie jedes Bauteil angefasst und verbessert. Spannend: Die Elektrik, beim Vorgänger anfangs ein wunder Punkt, zum Schluss aber stabil, wurde eins zu eins übernommen. Die Karosserie ist steifer geworden und trotz unverändertem Radstand um 6,4 Zentimeter gewachsen. Größere, den aktuellen Crashtest-Vorschriften entsprechende Überhänge führen zum Längenwuchs. Rund fünf Zentimeter legte der 308 in der Breite zu – ein Raumplus, das im Innenraum zu spüren ist. Die Proportionen stimmen trotzdem noch. Optisch lehnt sich der Golf-Konkurrent stark an den Kleinwagen 207 an – womöglich mit ein Grund, weshalb die Neuauflage bei ersten Testfahrten im Mutterland



Das Interieur wirkt hochwertig, das Armaturenbrett-Design erinnert an diverse Audi-Modelle

Frankreich kaum Aufsehen erregte.

### **Drinnein ein bisschen Audi**

Der Innenraum wurde gegenüber dem Vorgänger deutlich aufgewertet. Das Armaturenbrett etwa ist weich unterschäumt und wirkt wie aus einem Guss, die Luftausströmer erinnern an Audi. Das Platzangebot ist gut. Viel Platz zum Nebenmann, ordentliche Beinfreiheit hinten (die Sitzschalen der Vordersitze sind deutlich dünner als im 307) und das an einen Van erinnernde, vergleichsweise hohe Dach sorgen für ein angenehmes Raumgefühl. Besonders freundlich wird der Innenraum mit dem optionalen Panorama-Glasdach, das bislang den SW-Versionen (Kombi) vorbehalten war. Für den Fall, dass die Sonne gnadenlos scheint, kann die gläserne Kuppel mit einem elektrischen Rolllösch verschattet werden. Eine Schiebedach-Funktion gibt es allerdings nicht. Erfreulich: Das Geräuschniveau im Innenraum ist auffallend niedrig. Schlecht: Die Außenspiegel sind zu weit hinten montiert, und der Verstellbereich ist zu gering. Kleine Fahrer, die den Sitz weit vorne arretieren, bekommen aufgrund des spitzen Blickwinkels Sichtprobleme.

### **Umständlicher Klappmechanismus**

Das Kofferraumvolumen variiert zwischen 348 Liter in der fünfsitzigen Reisebestuhlung bis maximal 1201 Liter bei umgeklappter Rückbank. Der Umbau allerdings gestaltet sich umständlich. Nur die Lehnen umklappen bringt gar nichts, die hohen Polster sind im Weg und bescheren dem Ladeboden einen unpraktischen 45-Grad-Knick. Um eine ebene Fläche herzustellen, müssen zuerst die Sitzflächen vorgeklappt werden. Die Lehnen wiederum passen erst dann flach in die Mulde, nachdem die Kopfstützen ausgebaut wurden. „Lassen Sie uns noch ein wenig Verbesserungsspielraum für die kommende Kombi-Variante“, kommentiert dies ein Peugeot-Sprecher.

---

## **Fahrwerk/Fahrverhalten**

Was das Fahrgefühl betrifft, ist der 308 – obwohl er auf der 307-Plattform steht – um eine Fahrzeugklasse erwachsener geworden. Die breitere Spur, stärkere Stabilisatoren und ein insgesamt steiferer Vorderwagen fördern die Agilität. Die verfeinerte elektrohydraulische Servolenkung vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Hinzu kommen geringe Abroll- und Fahrwerksgeräusche sowie eine ausgewogene Feder-Dämpfer-Abstimmung. Alles in allem ist der neue Null-Acht-Löwe ein dynamischer wie komfortabler Golf-Jäger.



Angenehm: Die Fahrgeräusche sind deutlich leiser als beim Vorgänger

### **Serienmäßig ESP**

Die Bremsen wurden beim Vorgänger oft kritisiert, sowohl, was Leistungsfähigkeit und Dosierbarkeit, als auch Standfestigkeit betrifft. Der Nachfolger nun bekam größere Scheiben und üppiger dimensionierte Kolben an den vorderen Bremssätteln. Zumindest, was das Bremsgefühl betrifft, ist ein Fortschritt spürbar. Zur Serienausstattung aller Modellvarianten gehören neben ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung auch eine Antischlupfregelung, ESP und ein Notbremsassistent. Auf Wunsch bietet Peugeot einen Spurhalteassistenten an, der zur Warnung den Fahrersitz vibrieren lässt, falls das Fahrzeug ohne Blinkerbetätigung eine Fahrbahnmarkierung überfährt.

---

## **Motor/Getriebe**

Bereits zum Marktstart am 15. September bietet Peugeot sechs verschiedene Motorisierungen an, drei Benziner und drei Diesel. Bei den Ottomotoren handelt es sich ausschließlich um hochmoderne, zusammen mit BMW entwickelte Vierzylinder mit 1,4 beziehungsweise 1,6 Litern Hubraum. Der Basisbenziner leistet 95 PS und soll durchschnittlich mit 6,5 Liter Super auf 100 Kilometer auskommen. Vom 1,6er gibt es zwei Versionen, eine mit und eine ohne Turbo. Als Sauger leistet das Aggregat absolut ausreichende 120 PS. Der Motor klingt verhalten kernig, ist durchzugsstark und drehfreudig. Und mit durchschnittlich 6,7 Liter auf 100 Kilometer nur unwesentlich durstiger als der 1,4er.



An der Nase sollt ihr sie erkennen:  
Typisches Peugeot-Gesicht mit großen  
Scheinwerfern und riesigem Grill.

## Motoren bis 150 PS

Der aufgeladene 1,6-Liter mit Benzindirekteinspritzung kommt auf 150 PS – und bietet jede Menge Fahrspaß. Ohne großes Turboloch reagiert er spontan auf Gasbefehle und verhilft dem 308 zu sportlichen Fahrleistungen. Nach 8,8 Sekunden ist der Spurt auf Tempo 100 erledigt, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 213 km/h. Der Normverbrauch von 7,1 Litern Super auf 100 Kilometer ist aber nur mit verhaltenem Gasfuß erzielbar. Sämtliche Benziner sind mit manuellen 5-Gang-Getrieben gekoppelt, denen eine höhere Schaltpräzision und kürzere Wege guttun würden.

## Mittlerer Diesel als Tipp

Die laufruhigen Common-Rail-Dieselaggregate (alle serienmäßig mit Partikelfilter) mit 1,6 und 2,0 Liter Hubraum stammen aus der Kooperation mit Ford. Der Vollaluminium-1,6er liefert in der Basis 90 PS und 215 Newtonmeter Drehmoment. Inklusive variabler Turbinengeometrie beim Turbolader kommt der 1,6er dann auf 109 PS und 260 Newtonmeter Drehmoment (im Overboost). Damit geht der 308 dermaßen gut (11,3 s; 191 km/h), dass der Schritt zum Top-Diesel mit 136 PS kaum lohnt (10,1s; 206 km/h). Zumal der 2,0-Liter-HDi spürbar schwerer auf der Vorderachse lastet und damit der Fahrdynamik schadet. Einziger Vorteil: Er wird mit 6-Gang-Getriebe ausgeliefert. Was den Verbrauch betrifft, sind alle drei Diesel vorbildlich. Der 1,6er soll in beiden Leistungsstufen mit durchschnittlich 4,7 Liter je 100 Kilometer auskommen, der 2,0er mit 5,5 Liter.

## Kosten

Die Preise sind im Wesentlichen auf dem Niveau des Vorgängers 307 geblieben. Der Einstiegs-308 als Dreitürer mit 95 PS-Benziner und der Ausstattungslinie Filou startet bei 14 950 Euro, der kleine Diesel bei 17 150 Euro. Zur Serienausstattung gehören unter anderem sieben Airbags, ESP, elektrisch einstellbare Außenspiegel und elektrische Fensterheber vorne. Empfehlenswert ist die Tendance-Ausstattungslinie (Aufpreis 1650 Euro), da hier ein MP3-fähiges CD-Radio, Klimaanlage und Nebelscheinwerfer mit dabei sind. „Sport“, „Sport plus“ und „Platinum“ schimpfen sich die jeweils höheren Linien. Der Top-Diesel mit Automatikgetriebe kostet schließlich 27 350 Euro, lässt sich mit Volllederausstattung, Sonderlackierung und Navigationsgerät auf deutlich über 30 000 Euro pushen.



Neu: Das einst den SW-Modellen  
(Kombi) vorbehaltene Glasdach gibt es  
jetzt auch für die Schräghecklimousine

Im Vergleich zum Wettbewerb ist der Peugeot nach wie vor fair gepreist. Einige Beispiele: Citroën verlangt für den C4 mit 88 PS 15 990 Euro, Fiat für den 90-PS-

Bravo 15 400 Euro, Ford für den Focus (80 PS) 14 975 Euro. Der Kia Cee´d mit 109 PS kostet 14 300 Euro, ein Mazda 3 (84 PS) 15 800 Euro, ein Opel Astra (90 PS) 16 725 Euro, der 98 PS-Renault-Megane 14 800 Euro. Toyotas Auris startet bei 15 200 Euro (97 PS) und der VW Golf (80 PS) bei 16 300 Euro.

---

## Datenblatt

---

### Fazit

Evolution statt Revolution. Der Peugeot 308 steht auf der Plattform des Vorgängers 307, womit Kinderkrankheiten vermieden werden sollen. In entscheidenden Punkten ist der Franzosen-Golf deutlich verbessert worden: Dynamischeres Fahrverhalten, direktere Lenkung, neue (Benzin-)Motoren, leisere Geräusche und sichtlich hochwertigere Materialien im Innenraum steigern die Attraktivität. Das Platzangebot ist unverändert gut, die Preise sind nach wie vor interessant.



Trotz strafferer Feder-Dämpfer-Abstimmung bietet der Wagen nach wie vor hohen Komfort

Was bleibt, ist die entscheidende Frage, ob die versprochene Qualitätsverbesserung tatsächlich eintritt. Bemüht hat sich Peugeot jedenfalls, die Prototypen haben insgesamt über zwei Millionen Kilometer abgespult – mehr als doppelt so viel wie es beim ständig kränkelnden 307 der Fall war.

### Plus und Minus

- + gutes Platzangebot
- + komfortables Fahrwerk
- + leise Fahrgeräusche
- + dynamisches Handling
- + präzise Lenkung
- + moderne Motoren
- + gutes Preis-Leistungsverhältnis
  
- wenig flexibler Innenraum
- unpräzise 5-Gang-Getriebe
- Außenspiegel zu weit hinten montiert
- optisch nah am 207

---

[Drucken](#)

Fotos: Peugeot (6)

Copyright © 2007 by [FOCUS Online GmbH](#)