

Peugeot 307

Die französische (R)Evolution

Autotest | Evolution bedeutet eine bestehende Idee bzw. einen Trend weiter zu entwickeln. Mit dem Peugeot 306 platzierte Peugeot seinerzeit ein erfolgreiches Auto in der Mittelklasse. Peugeot hat viele bestehende Ideen aus unterschiedlichen Marktsegmenten zusammen gesammelt. Das Resultat ist eine Mittelform zwischen einem PKW und einem MPV, wo man viele Punkte in der neuen Perspektive dargestellt hat. Gar nicht zu Unrecht spricht Peugeot von "dem evolutionären Familienauto".

Der Peugeot 307 ist vom Prométhée inspiriert. Das war ein Beispiel, wie Peugeot einen MPV mit den Maßen eines PKWs kombiniert hat. Der 307 sieht groß aus, aber im Grunde genommen macht er nichts mehr, als nur den verfügbaren Platz maximal auszunutzen. Mit einer Länge von 4,20m ist der 307 noch immer ein bescheidener und fast kompakter Mittelklassewagen.

Der Innenraum erzeugt ein üppiges Raumgefühl. Die Außenmaße und das Äußere erinnern noch an einen kompakten Mittelklassewagen, aber innen hat man ein vollkommenes MPV-Gefühl. Der Platz zwischen den Insassen und der Frontscheibe ist groß und auch der Platz um die Sitze ist enorm. Wer im 307 Platz nimmt, hat mehr das Gefühl in einem luxuriösen Sofa im Wohnzimmer zu sitzen, als in einem Autositz.

Innenraum

Der 307 ist wie ein großes Zimmer, in dem das Leben sehr angenehm ist. Dort wo Peugeot den Platz doch nützlich verwendet hat, hat die französische Marke auch gute Arbeit geleistet. Das Auto ist großzügig mit Fächern und Ablagen versehen. Vor allem das Handschuhfach verdient eine besondere Erwähnung, weil es so geräumig ist, daß kleine Kinder dort eine "Schnitzeljagd" machen könnten. Außerdem ist das Handschuhfach in den Ausführungen mit Klimaanlage gekühlt, so daß z.B. ein Getränk kühl gehalten werden kann.

Die zweite Idee liegt genauso nah, wie die erste. Warum muß ein Dach fließend nach hinten laufen,

wenn eine gerade Dachlinie mehr Platz hinten ergibt? Wieder keine revolutionäre Idee, aber in dieser Klasse ist sie jedoch neu und bietet den Insassen hinten außer genügend Beinfreiheit, eine mehr als großzügige Kopffreiheit. Außerdem konnte die Rücksitzbank etwas höher als die Vordersitze gesetzt werden, damit die Passagiere hinten eine gute Sicht nach vorne haben. Das ergibt zusammen mit den enormen Seitenfenstern ein großes Freiheits- und Offenheitsgefühl. Leider hat Peugeot einen Fehler beim Design der hinteren Kopfstützen gemacht, weil sie zu niedrig sind und deswegen im Wege sind, ohne irgendeine Funktion zu erfüllen.



Auch im Sicherheitsbereich hat man alles neu überarbeitet. Zu allererst ist jeder 307 standard mit sechs Airbags, ABS und Stabilitätskontrolle ausgestattet. Außerdem ist das Auto so gemacht, daß

kleine Schäden preiswert zu reparieren sind. Die Kunststoffstoßstangen haben ein "Formgedächtnis", was bedeutet, daß sie in die ursprüngliche Form nach einem kleinen Schaden zurückkommen. Andere Teile, wie die Scheinwerfer sind so montiert, daß sie bei einem Unfall einen zuvor festgelegten Weg absolvieren und keine wichtigen (sprich: teuren) Bestandteile des Autos beschädigen.



Fahren

Der Peugeot 307 ist etwas höher gebaut als das durchschnittliche Auto, so daß der Fahrer über den Verkehr hinweg schaut und entspannter fährt. Die höhere Konstruktion bringt jedoch auch einen Nachteil mit sich. Durch den höheren Schwerpunkt neigt das Auto etwas mehr in der Kurve und beim scharfen Bremsen geht es etwas tiefer in die Federn, als ein durchschnittliches Auto. Jedoch Peugeot ist es gelungen, diese Auswirkung bis auf ein Minimum zu beschränken. Während der ersten schnellen Kurven muß man sich erst daran gewöhnen, daß das Auto

etwas anders als gewöhnlich reagiert, aber nach einigen Experimenten kann sich das Auto immer mehr beweisen. Selbst wenn das Auto mutwillig ungenau oder zu schnell durch eine Kurve gesteuert wird, läßt sich der 307 nicht einfach aus der Balance bringen. Die Servolenkung ist geschwindigkeitsabhängig. Während der Fahrt war hiervon nichts zu merken, was eigentlich das schönste Kompliment für das System ist. Das Auto ist nie zu schwer oder zu leicht zu steuern, sondern nimmt dem Fahrer die Arbeit präzise genau aus den Händen, um entspannt fahren zu können.

Da Peugeot mit dem 307 auf die Marktmitteln zielt, ist eine große Motorauswahl verfügbar, um die genauso große Wunschzahl erfüllen zu können. Außerdem ist es beim 307 möglich den stärksten Motor mit dem einfachsten Ausstattungsniveau zu kombinieren, was früher bei Peugeot nicht möglich war. Für den Test fiel die Wahl auf den 90 PS starken HDi.

Die HDi Technik unterscheidet sich vom üblichen TDi durch das Fehlen eines Turbolochs. Während ein Turbo bei einer bestimmten Umdrehungszahl wach wird und dem Auto dann Extrapower gibt, ist der HDi über den ganzen Drehzahlbereich stark und elastisch. Es dürfen aber keine Wunder von diesem Diesel erwartet werden, aber für ein Familienauto sind die Leistungen genau richtig. In der Stadt kommt das Auto sehr gut mit und kann bei Bedarf auch schaltfaul gefahren werden. Auf der Autobahn fällt der Motor durch seinen ruhigen Lauf und seinen niedrigen Verbrauch auf. Außerdem ist genügend Power verfügbar, um ohne Zurückschalten überholen zu können.

Schließlich meldet Peugeot, daß das Betriebsintervall der neuen Motoren besonders lang ist. Die Autos mit Dieselmotor will Peugeot gerne alle 20.000 km in der Garage sehen, die Benzinvariante jedoch nur alle 30.000 km.

Fazit

Peugeot nennt den 307 "ein evolutionäres Familienauto". Und obwohl Werbeleute gerne übertreiben, ist die Bezeichnung in diesem Fall gut gewählt. Das frische Konzept, wo viele Erfindungen

aus anderen Autos zu einem neuen Auto kombiniert sind, hat den Standard für die Mittelklasse erhöht. Das Auto ist geräumiger als gewöhnlich, fährt sehr gut, ist sehr komfortabel, hat eine umfangreiche Ausstattung und bietet ein nie gekanntes, hohes Sicherheitsniveau. Eine Revolution stößt immer auf Widerstand, aber diese Evolution wird ihre Fortsetzung finden. ■



Technische Daten

Peugeot 307 Sport HDi FAP 135 5t

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	420 x 173 x 151 cm
Radstand	261 cm
Leergewicht	1.260 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	60 l
Gepäckraum	341/1328 l
Reifen	205/50 R 17 W

Motor und Leistung

Motorinhalt	1997 cc
Zylinder / Ventile	4/2
Max. Leistung	136 PS @ 6000 U/min
Drehmoment	320 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	n.b.
Höchst- geschwindigkeit	n.b.
Durchschnittlicher Verbrauch	5,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	7,1 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,5 l / 100 km
CO2 Ausstoß	gr. / km

Preis

Preis	€ 25.350
Grundpreis	€ 15.250