



Peugeot 308

Das Auto ohne Namen

Autotest | Für einen Mittelklassewagen mit einem mittelgroßen Preis ist es schwer, sich von der Masse abzuheben. Bisher hat Peugeot dies getan, indem man das mittlere Modell höher gemacht hat als üblich, um auf diese Weise mehr praktische Möglichkeiten zu bieten. Der rundum erneuerte Mittelklasse-Peugeot bekam kein besonderes Aussehen oder einen neuen Namen. Wie weiß sich der neue Peugeot 308 von den anderen zu unterscheiden?

Peugeot macht es sich dabei eher schwer. Früher bekam ein neues Modell auch eine neue Nummer. Der Peugeot "307" war der Nachfolger des "306". Der "308" folgte wiederum auf den "307". Die Fortsetzung des 2007 eingeführten "308" sollte logischerweise "309" genannt werden. Jedoch war diese Nummer in den 80-ern des letzten Jahrhunderts schon einmal verwendet worden. Die abweichende Nummer sollte damals deutlich machen, dass es sich nicht um einen reinrassigen Peugeot, sondern um einen Talbot mit Peugeot-Logo handelte.

Peugeot hätte dieses Problem mit der Nummer von damals einfach ignorieren können. Um es nicht noch länger vor sich her zu schieben, hat die Marke sich dafür entschieden, bei der Nummer 8 zu bleiben. Der Nachfolger des alten 308 wurde daher erneut als 308 bezeichnet. Aber anstatt dass der französische Hersteller alle Marketingregister zieht, um die neue Strategie zu verkünden, scheint Peugeot die Medien fast zu meiden. Der neue 308 wurde vorsichtig, ohne Ansage, ohne Prototypen, dessen Design zu früh bekannt wurde, und ohne das andere übliche Tamtam leise auf den Markt gebracht.

"Der 308 fühlt sich agiler und wendiger an, als sein Aussehen vermuten lässt."



Das unauffällige Aussehen macht es nicht leichter. Während der 307 und die letzten 308 etwas höher als sonst waren und daher mehr Platz boten, hat der neue 308 ganz gewöhnliche Dimensionen. Der einfache Zugang und der gute Überblick gehören daher der Vergangenheit an. Der Innenraum ist jetzt nur noch durchschnittlich.

Demgegenüber steht jedoch, dass das neue Design dem Auto sehr zu Gute kommt. Die Linien sind scharf, modern und elegant zugleich, wie nur ein französisches Auto sein kann. Der Testwagen ist ein "Allure"-Modell mit zusätzlichen Chrom-Akzenten, besonderen Flutlichtern und LED-Scheinwerfern, die dem Aussehen mehr als gut zu tun scheinen.



Interieur

Das, wodurch sich das Auto wirklich unterscheidet, ist

im Interieur zu finden. Wie bei den anderen neuen Peugeots sitzt der Fahrer nämlich hoch und aufrecht hinter einem außergewöhnlich kleinen Lenkrad. Die Anzeigen im Armaturenbrett sind deshalb nicht durch das Lenkrad hindurch lesbar; sie stehen oberhalb davon. Damit nähert man sich dem Effekt des "Head-up-Displays" an, während die zusätzlichen Kosten gleich Null sind. Der Tachometer und Drehzahlmesser sind etwas gewöhnungsbedürftig. Zu Gunsten des Designs ist die Anzeige des Drehzahlmessers gespiegelt: Die Nadel bewegt sich gegen den Uhrzeigersinn.

Dieses so genannte "i-Cockpit" polarisiert: Einige werden es schon beim Probesitzen abhaken. Andere jedoch werden sich direkt wohl fühlen und sich fragen, warum nur Peugeot mit dieser Lösung kommt. Der Autozine-Redakteur gehört eindeutig der zweiten Gruppe an; die sportlich-aktive Sitzposition kommt der Kontrolle zu Gute und gibt dem Peugeot wirklich einen Mehrwert gegenüber den Wettbewerbern.



Sehr gewagt ist das Design des Audio-, Navigations- und Kommunikationssystem. Der CD-Player entfällt, und die einzige sichtbare Bedienungsmöglichkeit ist ein großer silberner Lautstärkereglers. Musik gibt es nur von einem Smartphone oder einem USB-Stick.

Die Funktionalität des Systems kann durch "Apps" erweitert werden. Trotz eines gekoppelten Smartphones (via Bluetooth und Kabel) konnten wir auch nach einer Woche nichts mit dem "Peugeot Connect" anfangen. Die Benutzerfreundlichkeit dieses

Systems lässt sehr zu wünschen übrig. Das optionale Denon Audio-System verfügt über einen hellen Klang, klingt aber viel weniger realistisch als High-End-Audio-Systeme der anderen Marken.



Wie das heutzutage üblich ist, "denkt" das Auto mit dem Fahrer mit. Leuchten in den Außenspiegeln warnen vor Objekten im toten Winkel. Dank eines Radars in der Nase des 308 kann bei der Verwendung des Tempomats automatisch Abstand gehalten werden, und das Auto bremst, wenn nötig. Eine Rückfahrkamera erleichtert das Einparken.



Der 308 ist allerdings nicht mit allen modernen Anwendungen gesegnet. So fehlt eine Kamera, die Verkehrszeichen liest. Auch kann der 308 nicht vollständig automatisiert einparken.

Straßenlage

Der 308 ist der erste Peugeot, der eine neue Plattform verwendet ("EMP2"), welche in Zusammenarbeit mit der Schwestermarke Citroën entwickelt wurde. Diese Plattform ist einfach zu justieren, so dass es billiger ist, neue Modelle einzuführen. Technisch zeigt der 308 viele Ähnlichkeiten mit dem viel größeren Citroën C4 Picasso. In der Praxis jedoch merkt man davon nichts. Der 308 fühlt sich agiler und wendiger an, als sein Aussehen vermuten lässt.



Dies ist teilweise auf die leichte Bauweise zurückzuführen. Im Vergleich mit dem vorherigen 308 ist die neue Generation bis zu 140 kg leichter. Dennoch ist es wiederum die Sitzposition, die dafür sorgt, dass die Fahrt mit einem 308 etwas Besonderes ist. Das kleine Lenkrad sorgt dafür, dass eine kleine Lenkbewegung genügt, um eine scharfe Kurve zu fahren. So mancher bekommt das Gefühl, einen Sportwagen zu fahren.

Der von uns gefahrene "308 1.6 e-HDi" ist definitiv kein Sportwagen. Wer sich zu einer schnellen Kurvenfahrt verleiten lässt, wird feststellen, dass das elektronische Stabilitätsprogramm ("ESP") regelmäßig interveniert. Die gute Straßenlage ist daher nicht nur der Mechanik, sondern auch der Elektronik zu verdanken.

Motoren

Wenn es um Motoren geht, ist der neue 308 weniger revolutionär. Die meisten Motoren kommen aus dem vorherigen 308 oder sind verbesserte Versionen

bestehender Motoren.



So wurde das Testfahrzeug mit dem inzwischen bekannten Dieselmotor "1,6 e-HDi" ausgestattet. Das "e" im Namen bezieht sich auf das intelligente Energiemanagement. Wenn das Auto bremst oder rollt, wird Energie zurückgewonnen. Der Generator funktioniert auch als Anlasser und nutzt diese "gratis" zurückgewonnene Energie. Diese Technik ist auf keinen Fall einzigartig, aber immer noch äußerst effektiv.

Die von Peugeot angegebenen Verbrauchszahlen sind schwer zu erreichen. Rechnen Sie auf der Autobahn mit 4/100 km (Herstellerangabe: 3,3/100 km). In der Stadt ist der Verbrauch etwa 7,6/100 km (Herstellerangabe: 4,2/100 km).

Der 115 PS / 270 Nm starke Motor zeigt wenig Charakter, macht aber seine Arbeit dennoch ausgezeichnet. Die Leistung wird nach und nach aufgebaut, wodurch kaum auffällt, wie stark dieser Motor tatsächlich ist. Auch das hohe Maß an Komfort trägt dazu bei, dass kaum spürbar ist, wie schnell dieser Diesel tatsächlich ist.



Fazit

"Ein gutes Produkt verkauft sich von selbst", scheint man bei Peugeot zu denken. Bisher bekam ein neuer Peugeot eine neue Nummer und es war klar, welches das neue Modell war. Der neue Peugeot 308 heißt aber auch wieder 308. Darüber hinaus ist das Design weniger deutlich als bisher. Aber anstelle die Marketingabteilung Überstunden machen zu lassen, um die Neuigkeiten an den Mann zu bringen, kann der neue 308 sich nur auf seine Qualitäten verlassen, wenn es um den Verkauf geht.

Nach einer Woche Probefahrt konnte der 308 diese Qualitäten glücklicherweise eindeutig zeigen. Die wichtigste Neuerung ist das "i-Cockpit" mit seiner speziellen Sitzhaltung und ausgeklügelten Elektronik. Dabei sorgen das neue Chassis und die starke Gewichtsreduktion für eine dynamische, lebendige Straßenlage. Zugleich ist das Aussehen viel konservativer als vorher, was bedeutet, dass der 308 an Raum eingebüßt hat, und hat man im Motorbereich kaum Fortschritte gemacht. Der neue 308 ist daher ein hervorragendes Auto, aber aufgrund dieser Widersprüche bleibt es schwierig, dem kleinen Wesen einen Namen zu geben. ■

