



Peugeot e-308

Gleiches Rezept, anderer Geschmack

Autotest | Alle Elektroautos fahren gleich. Das ist keine Meinung, sondern eine Tatsache, denn das hohe Gewicht und der niedrige Schwerpunkt der Batterien bestimmen das Fahrverhalten. Und weil jeder Elektromotor immer das maximale Drehmoment bietet, ist jedes Elektroauto stark und lauf ruhig. Doch Peugeot behauptet, dass es mit dem e-308 anders sein kann.

Peugeot will die Hürde zum elektrischen Fahren so niedrig wie möglich halten. Deshalb werden keine separaten Elektroautos eingeführt, sondern neue Modelle sind mit Benzin-, Hybrid- oder vollelektrischem Antrieb erhältlich. Da der Elektroantrieb bereits bei der Konstruktion berücksichtigt wurde, konnten die Batterien in den Boden eingebaut werden, und die Wahl des Motors hat keinen Einfluss auf das Aussehen oder den Innenraum.



Der e-308 ist daher auch schlank gestaltet, mit einer Kombination aus gewellten Linien und scharfen

Winkeln. Der Kühlergrill ist geschlossen, weil ein Elektromotor keinen Lufteinlass braucht. Das Schließen des Kühlergrills verbessert die Stromlinienform.

Innenraum: i-Cockpit

Der vielleicht wichtigste Grund, sich für einen Peugeot zu entscheiden, ist das sogenannte "i-Cockpit". Ein kleines und ungewöhnlich tief platziertes Lenkrad durchdringt den Innenraum, als ob der 308 ein Sportwagen wäre. Und genau wie bei einem Sportwagen zwingt dieses Design den Fahrer zu einer aktiven Haltung. Während in anderen Peugeot-Modellen schnell eine ideale Sitzposition gefunden werden kann, dauert es im 308 lange, bis man auf dem niedrigen Sitz und hinter dem kleinen Lenkrad einen bequemen Platz gefunden hat. Es scheint, als ob der Innenraum des 308 etwas weniger für das i-Cockpit geeignet ist. Apropos Platz: Vorne ist er gut, hinten nur mäßig.



Das kleine Lenkrad ermöglicht nicht nur eine bessere Steuerung des Fahrzeugs, sondern auch die Platzierung der Uhren an der Lenksäule, so dass sie mehr im Blickfeld sind als die Uhren hinter dem Lenkrad. Außerdem handelt es sich bei dem Testwagen um 3D-Uhren. Durch die Anordnung von zwei Displays hintereinander können die wichtigsten Informationen vorne und die weniger wichtigen hinten angezeigt werden. Die Idee dahinter ist, dass so die wesentlichen Informationen schneller erkannt werden können. In der Praxis funktioniert das, aber der Effekt ist begrenzt.

Unterhalb des zentralen Displays befindet sich eine Reihe virtueller Tasten ("i-Toggles"), mit denen häufig verwendete Funktionen schnell aktiviert werden können. Da es sich um virtuelle Tasten handelt, kann der Fahrer wählen, welche Funktionen häufig verwendet werden, und über deren Position in der Reihe entscheiden. Das Display dieser virtuellen Tasten ist so kontrastreich, dass es aussieht, als wären es physische Tasten.

Die Ausstattung ist reichhaltig und modern, aber nicht bemerkenswert oder innovativ. Der 308 macht alles, was man von einem Auto in diesem Preissegment erwarten kann, aber er macht es nie besser oder intelligenter als der Durchschnitt.

Elektroauto

Bei seiner Markteinführung im Jahr 2021 versprach Peugeot bereits einen vollelektrischen e-308, der aber noch zwei Jahre entfernt war. Die Muttergesellschaft Stellantis hatte einen völlig neuen elektrischen Antriebsstrang angekündigt, und Peugeot wollte diesen Vorteil sofort nutzen. Denn der e-308 soll sich unter anderem durch einen besonders niedrigen Energieverbrauch von anderen Elektroautos unterscheiden.



Die Batterie, das Steuergerät und der Elektromotor sind alle auf Effizienz ausgerichtet. So erreicht der e-308 aus einer Batterie mit einer Kapazität von 54 kWh eine Reichweite von 410 km. Bei diesem Test unter durchschnittlichen Wetterbedingungen auf einer kurvigen Strecke mit viel Stadtverkehr waren es sogar

422 km. Dabei liegt der Testverbrauch bei 15,1 kWh pro 100 km, was sehr sparsam ist.

Dennoch ist die Leistung hervorragend. Der e-308 ist nicht nur schnell, sondern auf Wunsch auch flott. Wenn der Elektromotor die gesamte Leistung von 156 PS auf die Vorderräder überträgt, können diese die Kraft problemlos bewältigen. Bei ruhiger Fahrweise ist der e-308 der Version mit Verbrennungsmotor weit überlegen. Wer nach einer Probefahrt mit dem e-308 in einen 308 mit Benzinmotor einsteigt, wird ihn deshalb sofort als einen Schritt zurück in die Vergangenheit erleben.

Autozine hat Peugeot wiederholt aufgefordert, mehr Energie zurückzugewinnen, indem die Geschwindigkeit beim Loslassen des Gaspedals reduziert wird. Dem wurde Rechnung getragen, denn der e-308 kann im so genannten "Bremsmodus" deutlich mehr kinetische Energie in Strom umwandeln als beispielsweise der Peugeot e-208. Dies trägt zu seinem niedrigen Verbrauch bei. Allerdings bremst der e-308 nicht so stark auf den Motor, dass er mit einem Pedal gefahren werden kann (ein weiterer Vorteil des elektrischen Fahrens).



Aus Kostengründen entscheidet sich Peugeot für die 400-Volt-Technologie (800-Volt lädt schneller, ist aber teurer). Unter idealen Bedingungen ermöglicht dies eine Ladeleistung von 11 kW an einer öffentlichen Ladestation und 100 kW an einem Schnellladegerät. Beides sind ordentliche Werte für ein Auto in dieser Preisklasse und mit einer Batterie dieser Kapazität.

Straßenlage

Es gab eine Zeit, da stand "französischer Komfort" für ein Auto mit weichen Sitzen, die auf weichen Federn fast über die Fahrbahn gleiten. Das ist schon sehr lange her, aber beim e-308 geht Peugeot noch einen Schritt weiter. Um das hohe Gewicht der Batterien zu kaschieren, steht der e-308 auf einem relativ festen Fahrgestell. Ein zusätzlicher Vorteil ist, dass sich der e-308 für ein französisches Auto ungewöhnlich solide anfühlt und sogar mit deutschen Autos mithalten kann (dazu später mehr).



Auch hier ist es das i-Cockpit, das den Charakter des e-308 bestimmt. Dank des kleinen Lenkrads genügt eine kleine Bewegung aus dem Handgelenk, um eine Kurve zu lenken. Und wenn eine kleine Bewegung eine große Auswirkung hat, vermittelt sie automatisch ein überlegenes Gefühl. Dabei ist der e-308 sehr wendig und lädt auf kurvigen Strecken sogar zum schnelleren und wilderen Fahren ein. Das ist befriedigend und beweist immer wieder, dass der e-308 eine hervorragende Straßenlage hat. Bei Geschwindigkeiten, bei denen andere Autos über die Vorderräder schleudern würden ("Untersteuern"), behält der e-308 die Bodenhaftung.

Um einen Vergleich mit anderen Fahrzeugen anzustellen: Peugeot und Opel haben dieselbe Muttergesellschaft und daher sind der Peugeot e-308 und der Opel Astra Electric technisch gesehen fast identische Fahrzeuge. Das i-Cockpit und die spezielle Fahrwerksabstimmung machen den e-308 jedoch zu

einem lebendigeren und anspruchsvolleren Auto, während der Komfort auf demselben hohen Niveau liegt.



Schlussfolgerung

Fährt sich der Peugeot e-308 anders als andere kompakte Elektroautos? Wie bei anderen Elektroautos werden die Fahreigenschaften durch die Gelassenheit, die Agilität und die Kraft des Elektromotors bestimmt. Und wie bei anderen Elektroautos führen das hohe Gewicht der Batterien und der niedrige Schwerpunkt zu einem souveränen und stabilen Fahrverhalten.

Und doch ist die e-308 tatsächlich anders! Das ist dem "i-Cockpit" zu verdanken. Die Einrichtung mit einem kleinen Lenkrad und einer aktiven Sitzposition sorgt für eine bessere Kontrolle und ein besseres Gefühl. Außerdem ist das Handling hervorragend. Kurzum: Der e-308 hat im Grunde den gleichen Charakter wie andere Elektroautos, aber die überlegene Kontrolle sorgt für ein anderes Erlebnis. ■



Technische Daten

Peugeot e-308

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	437 x 185 x 144 cm
Radstand	268 cm
Gewicht	1.659 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Batterie	54 kWh
Gepäckraum	361/1271 l
Reifen	215/45R18

Motor und Leistung



Max. Leistung	156 PS @ 0 U/min
Drehmoment	270 Nm @ 1 U/min
Antrieb	Vorderräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9.8 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	170 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	15.10 kWh / 100 km
Verbrauch Stadt	n.b.
Verbrauch außerhalb der Stadt	n.b.
Reichweite	410 km
CO2 Ausstoß	0 gr. / km

Preis

Preis	€ 47.440
Grundpreis	€ 0