



### **PEUGEOT 308 - handicap**

Sturm im Golfstrom – Peugeot 308 ist da  
Geizhals (4,5 Liter), Saubermann (120 g/km), viele Varianten (28)  
von Dieter Rolfes

Saarbrücken.- Der neue Peugeot 308 räumt Europa auf. Der oben in der Golfklasse anzusiedelnde Franzose steht schon vom Start weg in 28 Varianten und fünf Gruppierungen (Filou, Tendance, Sport, Sport plus und Platinum) und zu Preisen zwischen 15150 und 27550 Euro zur Verfügung. Als Motoren bietet Peugeot derzeit zwei Benziner mit 1,4 Liter (l) Hubraum (70 kW) und 1,6 l mit 88, 110 sowie 128 kW an sowie zwei Diesel mit 1,6 l (66 kW) und 2,0 l mit 100 kW. Und als Behindertenmobil? Wegen des Preises, der Umwelt-Sauberkeit und des Angebots von Limousine und Kombi (SX) gibt es schon mal einem Punkt. Ferner bekommt die Automatik einen, das leichte Handling (elektrische Servolenkung, nur durch Eingriff in Software manipulierbar) und das solide und nicht zu straffe Federwerk. Umrüster wie Haag, Paravan, Zawatzki, mobility&race-systems und die Reha-Automotive-Group in Hilden melden: kein Problem. Weil alle schon an Peugeot-Pkw gearbeitet haben. Aber keiner hat bisher einen 308 umgebaut. Also: kein klarer Punkt. Besser wäre es, es gäbe einen Peugeot-Umrüster-Service für ganz Europa. Zwei mal haben die Franzosen die Auszeichnung „Behinderten-Fahrzeuge des Jahres (2006: 1007 und 2007 Partner Tepee) erzielt. Ob der 308 wieder eine Auszeichnung für das Jahr 2009 (2008 vergeben an den Mazda5) bekommt, bleibt abzuwarten. Inzwischen buhlen mehrere Hersteller um diese Auszeichnung.

Der 4,27 m lange, 1,81 m breite und 1,48 m hohe Peugeot 308 gefällt mit dem typischen Gesicht, der klaren, aufsteigenden Silhouette, dem rundlichen Heck, den großen Fenstern und einem Hauch von Dynamik und Sportlichkeit. Dezent ausgedrückt, dezent ausgeführt. Angenehm auch: der erstaunlich große und luftige Innenraum, die Anordnung von Instrumenten und Schaltern, die relativ gute Übersicht, die vielen Ablage- und Verstaumöglichkeiten. Natürlich auch die Variabilität der Sitze (23 cm Längsverstellung), die Größe des Kofferraums (348 Liter, vergrößerbar durch Umlegen der Rücksitze), leider ist die Ladekante hinten etwas hoch und die ordentliche Be- und Entlüftung sowie der guten Klimaanlage. Sie und die Bremsen bekommen die Schulnoten „sehr gut“.

Aus der Mitte des Angebots (Platz 12 aus 28 Varianten) wählten wir den Peugeot 308 als Viertürer. In der „Sport“-Ausstattung mit 1,6-Liter-HDI-Turbodiesel mit FAP-Partikelfilter und 80 kW (109 PS) . Der Basispreis für dieses Fahrzeug: 22650 Euro, was, so Kfz-Berater Kfz-Meister Horst Fellenberg, „kein Preis ist im Verhältnis zu anderen Mobilen dieser Kategorie“.

Trotz seines Namenszusatzes „Sport“ ist der Peugeot 308 ein handliches (und gemütliches) Familien- und Reisemobil geblieben. Durch sein französisch-europäisch neu abgestimmtes Fahrwerk (Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern mit innenliegenden hydraulischen Stoßdämpfern und Kurvenstabilisator vorn sowie der Hinterachse mit elastisch verformbarer Traverse und integriertem Kurvenstabilisator), durch sein ABS und den Notbremsassistenten, durch die elektronische Bremskraftverteilung, die Bosch-Systeme gegen Schleudern (ESP) und Schlupf (ASR) und, wie erwähnt, sehr gute Bremsen.

Der 308 „Sportler“ ist –sportlich gesehen– im Mittelfeld anzusiedeln, als 308 insgesamt im oberen Bereich der Klasse, die nach einem Warmwasserstrom im Atlantik zurück zu führen ist. Die Höchstgeschwindigkeit des 109 PS starken Diesel liegt knapp unter 200 km/h, durch seine Sechsstufen-Automatik mit Schaltpaddeln am Lenkrad ist er in seiner Entfaltung ein wenig gehemmt. Die Schaltung kann auch auf manuell umgestellt werden, dann ist der „Sportler“ angeregt, mit dem Köpfchen zu fahren, um rechtzeitig analog der Tourenanzeige die richtige Stufe zu wählen. Im Automatik-Modus teilt der Wandler seine Schaltabsicht deutlich mit, was nur durch kurze Rücknahme des Gaspedals eliminiert wird.

Die Beschleunigung von Null auf 100 km/h ist auch nicht so recht sportlich. Es vergehen mit dem kleinen Diesel (der 2,0 HDI bringt 138 PS) rund 12 Sekunden. Dafür ist sein Verbrauch supersportlich und olympiareif: 4,5 Liter im europäischen Mix, 3,9 auf der Landstrasse, 5,7 innerorts und 6,2 bis 7,2 im Test. Vorbildlich wie der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 gr/km.

Test- und Marterstrecke Autobahn A48 von Trier bis Koblenz und zurück. Den Fahr- und Federkomfort des Peugeot 308 muss erst mal einer nach machen. Höchstens erreicht im fast identischen Citroen oder von anderen, teureren und dann luftgefederten Mobilen. Interessant: andere, zu überholende Verkehrsteilnehmer machen Platz – es ist wohl die Angst vor einem schellen Löwen dank der einheitlichen Peugeot-Schauze. Plötzlich zieht ein (Sch..)-holländisches Gespann ohne Ankündigung auf die linke Fahrspur, etwa zwei Kilometer vor sich ein langsamer Lkw, auch mit gelbem Kennzeichen. Rein in die 308-Eisen, das Fahrzeug bleibt in der Spur, steht (aus rund 100 km/h) in weniger als 38 m, sagt die anschließende Messung der Autobahnpolizei, denn der Holland-Hänger musste von der Leitplanke gekratzt werden.

Ergebnis daraus: der neue Peugeot 308 hat nicht nur enorm gute Bremsen. Er ist ein guter PSA-Vertreter und will auch weiterhin die Herzen junger Familien und reisefreudiger Zeitgenossen gewinnen. Das Zeug dazu hat er, weil jung und leicht, schnell (genug) und Vorbildlich sparsam, weil auch in seinen Versicherungseinstufungen gut getroffen: HP/KV/TK – 16/16/20.

Der junge Europäer will vor allem im Golfstrom mächtig wirbeln. Schafft er. DR