

Testnotizen zum Peugeot 308 Active e-HDi FAP 110 Stop & Start

Im Test vom 4. bis zum 23. November 2011.
Kennzeichen: SB – AP 325

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Bis auf die Bugschürze ist die Karosserie praktisch bei der letzten Modellpflege im Frühjahr 2011 unverändert geblieben. Die steil abfallende **Motorhaube** sieht der Fahrer nicht. Dafür ist die **Sicht nach vorn, zur Seite und nach hinten sehr gut**, weil die Glasflächen und insbesondere die Windschutzscheibe sehr groß sind. Der **Heckwischer** hält einen sehr großen Teil der Heckscheibe frei. Das **Einsteigen** ist aufgrund der großen Türausschnitte, weit öffnender Türen und eines leicht erhöhten Dachs viel bequemer als etwa in einem BMW Einser oder im Audi A4.

Der Testwagen hatte ein **Glasdach**. Es wird von einer Jalousie abgedeckt, deren Bedientaste anders als sonst üblich nicht im Dachhimmel sitzt, sondern zwischen den Vordersitzen in der Mittelkonsole. Das Glasdach engt die Kopffreiheit kaum ein.

Innenraum

Der Testwagen hatte **auch auf der Fahrlehrerseite einen höhenverstellbaren Sitz**. Mit einem Ratschenhebel kann man ihn auch belastet gut anheben und absenken. Die Lehnenneigung lässt sich nur mit einem schlecht erreichbaren Entlastungshebel verstellen, was das Nachstellen unterwegs erschwert.

Sowohl der Fahrlehrer als auch der Prüfer sehen gut auf den Tacho. Der Fahrlehrer kann seinen Sitz ganz nach hinten schieben, ohne den Prüfer einzuklemmen, wenn der Sitz in etwa auf halber Höhe steht. Das kann man sich wegen der großzügigen Innenhöhe leicht erlauben. **Zwei 1,85 Meter große Personen sitzen** auf jeden Fall **sehr bequem hintereinander**. Der Fußraum des Prüfers ist in Ordnung, seine Kopffreiheit ebenfalls, und zwar trotz des Glasdachs.

Die **Bedienung** mit den beiden Lenkstockhebeln **gibt den Fahrschülern keine Rätsel auf**. Die Lichtfunktionen einschließlich der Lichtautomatik sind im linken Lenkstockhebel mit untergebracht. Den Bediensatelliten für das CD-Radio rechts hinter dem Lenkrad sieht der Fahrer nicht, aber seine Tasten sind gut zu erreichen. Schwieriger ist schon der **Geschwindigkeitsregler** zu bedienen, dessen Bediensatellit links hinter dem Lenkrad sitzt. Dort sieht weder der Fahrer noch der Fahrlehrer hin. Dadurch wird der Regler höchstens bei den letzten Perfektionsfahrten eingesetzt werden können.

Das hohe Alter des 309 merkt man bei den **Ablagen**. Die in den Türen sind zwar recht groß, aber ohne Unterteilung. Dadurch haben Getränkeflaschen keinen Halt, alles rutscht durcheinander. Rechts neben dem Handbremshebel gibt es zwei Getränkehalter, die aber bei der Betätigung der Handbremse und beim Schalten stören.

Motor und Antriebsstrang

Der 1,6-l-Motor mit 82 kW/ 112 PS bei 3.600/min und einem maximalen Drehmoment von 270 Newtonmetern bei 1.750/min läuft selbst nach einem Kaltstart bei leichten Minusgraden rasch **leise und rund**. Er **dreht schön gleichmäßig hoch** und erschreckt die Fahr Schüler höchstens dann mit einem mächtig einsetzenden Turbolader, wenn sie im zweiten Gang den Fuß voll auf dem Gaspedal lassen. Innerorts passt der vierte Gang besser als der fünfte, bei dem der Motor in der Ebene bei einer Besetzung mit zwei Personen gerade mal 1.000/min erreicht. Der **sechste Gang** passt dagegen schon ab 70 km/h. Auf Überlandfahrten genügt meist schon das Herunterschalten vom sechsten in den fünften Gang, um Lkw zu überholen.

Die **Kupplung** ist gutmütig und erlaubt vor- wie rückwärts das Rangieren nur mit Standgas. Die **Sechsgang-Schaltung** ist viel genauer als man das bisher von Fahrzeugen von Peugeot und Citroen gewohnt war. Nur vom fünften in den sechsten Gang muss man den Schalthebel schon deutlich nach rechts an einem Widerstand vorbei nach hinten drücken. Der Rückwärtsgang lässt sich über einen Ring zum Hochziehen leicht nach links vorne einlegen.

Die **Start-Stopp-Automatik** funktioniert deutlich weicher als bei den Wettbewerbern. Sie schaltet die Motor schon ab, wenn man beim Heranrollen an eine rote Ampel den Gang herausnimmt und das Kupplungspedal loslässt. Beim Tritt auf das Kupplungspedal startet der Motor wieder ganz sanft. Die Start-Stopp-Automatik funktionierte anders als die meisten Wettbewerber auch bei zwei Grad minus und nicht erst ab drei Grad Celsius. Der Wagen rollt schon weiter als bei Wettbewerbern an, bis der Motor sich zuschaltet. Das ist im Kolonnenverkehr auf abschüssiger Strecke gar nicht schlecht. Den Abschaltknopf für die Start-Stopp-Automatik links unterhalb des Lenkrads wird man kaum brauchen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Winterreifen des Typs Kléber Krisalp HP2 in der Dimension 205/55 R16 bestückt. Damit ist das Fahrwerk sehr ausgewogen abgestimmt. Der 308 schaukelt sich auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf und rollt nur einen Tick straff über grobe Bodenunebenheiten. Er kommt nahe an die Abstimmung eines VW Golf VI heran.

Verbrauch

Auf insgesamt 880 Test-Kilometern verbrauchte der Peugeot 308 Active e-HDi Stop & Start zwischen 5,0 Litern und 5,2 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,1 Liter**.