

Der riskiert 'ne dicke Lippe



Mit dem Golf-Gegner 308 will Peugeot das Wolfsburger Vorbild stürzen. Aggressives Styling, fairer Preis und eine umfangreiche Qualitätsoffensive sollen helfen.

Von Margret Hucko Wer so weit das Maul aufreißt, muss aufpassen, dass ihm niemand über den Mund fährt. Peugeot weiß, wie es sich anfühlt, wenn Kunden mit Reklamationen drohen. Nicht zuletzt die elektrischen Problemzonen des 307 führten zu heftigen Qualitätsdebatten und aktuell sogar zu einem [Rückruf](#). Darum soll der Nachfolger [308](#) nun ab dem 15. September 2007 die Wehwechen seines Vorgängers vergessen lassen. Und er soll nicht nur eingeschüchterte Stammkäufer von Peugeot bei Laune halten, sondern auch VW-Kunden vom Golf-Platz locken. Natürlich mit vollmundigen Versprechen: bessere Qualität, neue Maßstäbe bei Material und Verarbeitung – das ganze Programm. Oh, là, là ... Ein kompletter Neustart soll es werden. Gegner und Maßstab bleibt der Alte: [VW](#) Golf.

Hauptsache auffallen: Der 308 zeigt ein fieses Zahnspangen-Grinsen

Von dem übernimmt Peugeot auch das neue Erfolgsrezept für Benziner, kleine Hubräume durch Aufladung stark zu machen. So wie beim 1.6 THP (Turbo High Pressure) mit 150 [PS](#), der zum ersten Kräftemessen auf sein deutsches Vorbild trifft. Anders als der Golf gibt Peugeot alles, um aufzufallen. Mit einer massiven, fast schon diabolischen Front und aggressiven Lufteinlässen. Gezähmt durch einen Stoßfänger, der sich wie eine Zahnspange über den Kühler legt. Die Seitenlinie zeichnet einen großgewordenen 207. Das Heck betonen Rückleuchten, schwebend wie Paragleiter über den Radhäusern. Jedes Auto hat seine Schokoladenseite, die vom 308 ist hinten.



Jedes Auto hat seine Schokoladenseite. Die vom 308 ist hinten.

Beim Einsteigen wundert der geringe Öffnungswinkel der Türen – bequem geht's hier nicht hinein.

Anders der Platz hinterm Lenkrad mit ausgeformten Wangen, straffer Polsterung und einer guten Aussicht auf hübsche



Schöner Arbeitsplatz: straff gepolsterte Sitze, qualitativ hochwertiges Cockpit.

Zifferblätter in Weiß mit Chromrahmen. Alles ist sauber zusammengesetzt, dem Qualitätsanspruch angemessen. Oberhalb des Rückspiegels hängt eine familienfreundliche Anzeige. Sie kontrolliert unangeschnallte Kinder und informiert, ob der Beifahrerairbag an oder aus ist. Auch im Fond entwickelte Peugeot eine kinderliebe Hutablage. Ja, die gibt es wirklich, sie lässt sich aufklappen und verstaut Malstifte. Erwachsene sitzen hinten entspannt, es sei denn, sie nähern sich der 1,90-Meter-Marke. Weil die Dachlinie nach hinten abfällt, bekommen Riesen schnell was auf den Kopf. Der Golf ist da großzügiger. Beim Ladevolumen schenken sie sich nichts –

beide bieten 350 Liter. Allerdings lässt sich der Golf leichter beladen, seine Sitze sind einfacher zu klappen.

Wie erwähnt verfolgen bei den Motoren beide Hersteller das gleiche Konzept: wenig Hubraum, viel Leistung, geringer Verbrauch. Peugeot holt aus dem 1,6-Liter 150 PS per Turbo. VW ergänzt den 1.4 (140 PS) außerdem noch um einen Kompressor. Beim Fahren fühlen sich beide extrem kraftvoll und geschmeidig an. Im Gegensatz zu seiner schrillen Optik schlägt der Peugeot die leiseren Töne an. Der VW klingt kerniger. Patt beim Verbrauch: 7,1 zu 7,1 Liter. Die Fahrt über Kopfsteinpflaster zeigt, hier hat Peugeot aufgeholt. Der 308 rollt ähnlich souverän ab wie der Golf. Beim Getriebe lernten sie allerdings nichts dazu: fünf Gänge, lange Wege. Erst im nächsten Jahr soll ein Sechsganggetriebe verfügbar sein.

Fazit von AUTO BILD-Redakteurin Margret Hucko

Der 308 – ein Maulheld. Nein, da steckt schon mehr dahinter. Ein gutgehender 1.6 Turbo, ein komfortables Fahrwerk, ein ansprechender Innenraum. Nach wie vor stören das unexakt schaltbare Getriebe, die schlechte Übersicht. Besser als ein Golf fährt der 308 nicht. Aber er findet Anschluss.

PEUGEOT 308 Sport 150 THP	
Motor/Hubraum	Vierzylinder, Turbo/ 1598 cm3
Leistung	110 kW (150 PS)
Drehmoment bei U/min	240 Nm/1400
0-100 km/h	8,8 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Verbrauch (Liter/100 km) - CO2	7,1 Liter Super - 167 g/km
Leergewicht/Zuladung	1402/424 Kilo
Kofferraumvolumen min/max	348/1201 Liter
PREIS	ab 21.200 Euro
positiv: spritziger Motor, umfangreiche Ausstattung, gute Sitze, angenehmer Fahrkomfort	
negativ: schlapperig schaltbares Getriebe, umständliches Klappsystem, schlechte Übersicht	
NOTE: 2-	

Alle Marken

ALFA ROMEO
ALPINA
ASTON MARTIN
AUDI
AUSTIN
BENTLEY
BMW

BUICK
CADILLAC
CHEVROLET
CHRYSLER
CITROEN
CORVETTE
DACIA
DAEWOO
DAF
DAIHATSU
FERRARI
FIAT
FORD
HONDA
HYUNDAI
ISUZU
JAGUAR
KIA
LADA
LAMBORGHINI
LANCIA
LAND ROVER
LANDWIND
LEXUS
LOTUS
MASERATI
MAYBACH
MAZDA
MERCEDES-BENZ
MG
MINI (BMW)
MINI (ROVER)
MITSUBISHI
MORGAN
NISSAN
OPEL
PEUGEOT

[Infos zur Marke](#)

Modelle

PONTIAC
PORSCHE
RENAULT
ROLLS ROYCE
ROVER
SAAB
SANTANA
SEAT
SKODA
SMART
SSANGYONG
SUBARU
SUZUKI
TALBOT
TOYOTA
VOLVO
VW