



Peugeot 308 SW e-HDi FAP 110 STOP&START Access

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (82 kW/112 PS)

Seit 2008 ist der Peugeot 308 SW erhältlich. Im Mai 2011 hat der Kombi ein Facelift erhalten. Optisch erkennt man den überarbeiteten Franzosen an einem modifizierten Front- und Heckbereich. Neu sind die drei Ausstattungsvarianten Access, Active und Allure. In der getesteten Access-Ausstattung verlangt Peugeot für den e-HDi FAP 110 einen Grundpreis von 21.750 €. Gegen 450 € Aufpreis ist ein durchgehendes Glasdach erhältlich, das für hervorragende Lichtverhältnisse im Innenraum sorgt. Der Diesel ist mit einem Start-Stopp-System ausgerüstet, das per Startergenerator ein unvergleichbar sanftes Anlassen bietet und zu einem geringen Kraftstoffverbrauch verhilft. 4,7 l/100 km Testverbrauch sind überzeugend. **Karosserievarianten:** drei- und fünftürige Limousine, Cabrio. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Logan MCV, Ford Focus Turnier, Hyundai i30 cw, Opel Astra Sports Tourer.

+ großer & gut zugänglicher Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, gutes Crashverhalten, niedrige Betriebskosten, gute Getriebeabstufung

- schlechte Heiz- und Klimatisierungsanlage



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität geht innen wie außen in Ordnung, wenn es auch Karosserieteilen und Innenverkleidungen etwas an Präzision fehlt. Im Inneren dominiert kratzempfindlicher Kunststoff, auch am Lenkrad wird auf einen Lederüberzug verzichtet. Mit Aluminium-Imitaten wird der Innenraum etwas aufgewertet. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Schutzleisten für die lackierten Schweller existieren aber nicht. Die Stoßfänger haben austauschbare Kunststoffteile, die bei kleinen Beschädigungen separat getauscht werden können.

⊕ Im Testwagen war das optionale Reserverad in Fahrbereifung vorhanden. Serienmäßig gibt es nur ein Reifen-Reparaturset. Es dürfen üppige 625 kg zugeladen werden. Massive Stoßleisten schützen die Türen vor kleinen Blessuren. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass der Dieseltank mit Ottokraftstoff befüllt wird, was zu teuren Beschädigungen des Einspritzsystems führen kann.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Es ist zwar der Motorraum an der Unterseite verschlossen, der Rest des Unterbodens wurde aber aerodynamisch nicht optimiert, wodurch unnötig Kraftstoff verbraucht wird. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

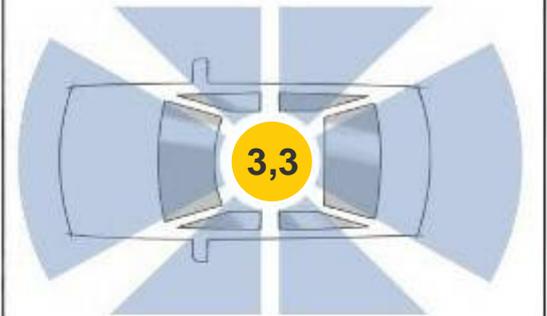
Sicht

Gegen Aufpreis unterstützen den Fahrer Parksensoren. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erzielt der 308 SW ein nur durchschnittliches Ergebnis, B- und vor allem die D-Säulen sind sehr massiv gestaltet. Die Rücksicht per Innen- und Außenspiegeln dürfte etwas besser sein.

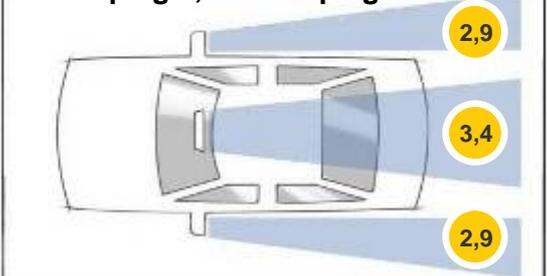
⊕ Nach hinten kann das Fahrzeug gut abgeschätzt werden. Durch die steil abfallende Motorhaube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die mittig überlappenden Scheibenwischer reinigen das Sichtfeld großzügig, nur links und rechts bleibt unerklärlicherweise ein Streifen ungewischt.

⊖ Das vordere Fahrzeugende ist vom Fahrer weder einseh- noch abschätzbar. Xenonlicht ist erst ab der Allure-Variante erhältlich.

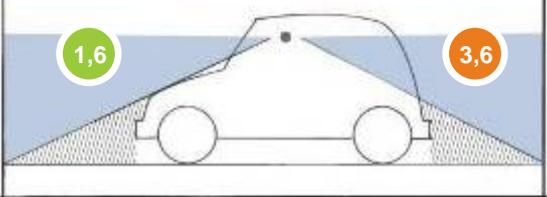
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern zwar die Sicht nach hinten, allerdings die breite D-Säule kann in manchen Situationen sichtbehindernd sein.

2,8

Ein-/Ausstieg

Die Zentralverriegelung wird per Fernbedienung gesteuert. Die beiden Tasten lassen sich aber vor allem im Dunkeln kaum unterscheiden.

⊕ Die Türschweller sind angenehm niedrig, die Füße müssen also nicht zu weit angehoben werden. Auf die hinteren Plätze gelangt man auffallend bequem - der Türausschnitt ist groß, die Tür öffnet weit. Kräftig gestaltet zeigen sich die Türfeststeller, mit nur zwei Rastungen sind sie aber etwas grob gestuft. Nur am Fahrerplatz fehlt ein Haltegriff am Dachhimmel. Die Scheinwerfer erhellen den Weg vom und zum Fahrzeug, wenn man aus- oder einsteigt.

⊖ Um die breiten Schweller zu überwinden, muss man einen großen Schritt ins Fahrzeug machen.

0,9

Kofferraum-Volumen*

⊕ Zum Beladen steht ein riesiger Gepäckraum zur Verfügung, der bis zur Gepäckraumabdeckung 455 Liter fasst. Nach dem Umklappen können bis zur Scheibenunterkante 830 Liter zugeladen werden. Aufgrund des steilen Hecks kann der Kombi gut bis unter das Dach beladen werden.



Mit 455 l Volumen zählt der Kofferraum des 308 SW zu den Größten in dieser Fahrzeugklasse.

1,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Ladekante befindet sich 56 cm über der Straße, das ist eine angenehme Höhe. Beim Ausladen müssen sogar nur drei Zentimeter überwunden werden. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, schwingt 1,86 Meter nach oben. Die frei gegebene Ladeöffnung ist sehr groß, was das Be- und Entladen erleichtert. Auch das Format des Kofferraums ist praktikabel, wenn auch die Radkästen hinderlich im Weg stehen.

⊖ Versucht man Gegenstände zu erreichen, die bis zu den Rücksitzlehnen vor gerutscht sind, so muss man sich mit den Knien am hinteren Stoßfänger abstützen, wodurch man sich leicht beschmutzt. Am Heckklappenschloss und vor allem an den seitlichen Ecken der Heckklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen.

3,0

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, die Sitzflächen müssen dafür separat nach oben geschwenkt werden. Achtet man beim Aufrichten nicht auf die Sicherheitsgurte, so werden diese hinter den Lehnen eingeklemmt. Für kleine Utensilien gibt es einen separaten Stauraum am Kofferraumboden und Gummi-Spannösen. An den Verzurrösen kann ein großes Gepäcknetz über den Kofferraumboden gespannt werden.

2,1

INNENRAUM

2,1

Bedienung

Dem Zündschloss fehlt eine Beleuchtung. Die Platzierung hinter dem Radio-Satelliten ist nicht optimal gewählt. Das Scheibenwischer-Intervall ist von der Fahrgeschwindigkeit abhängig. Typisch für einen Peugeot wird die Außenbeleuchtung am Blinkerhebel gesteuert, die Tippfunktion für die Nebelleuchten ist etwas unübersichtlich. Die Heizungsregler befinden sich tief platziert, nicht jede Funktion ist einfach zu bedienen. Teilweise muss um den Schalthebel gegriffen werden.

⊕ Der Peugeot 308 SW lässt sich leicht bedienen, die wichtigsten Hebel und Schalter sind funktionell, vieles wird elektrisch unterstützt. Der Abstand des Fahrers zum Armaturenbrett dürfte aber etwas geringer sein, sodass die Bedienelemente leichter erreicht werden können. Für alles Wichtige sind Kontrollleuchten und Warnsignale vorhanden, auch ein Bordcomputer, der u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche anzeigt. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion für Spurwechsel (1x tippen, 3x blinken). Für die serienmäßige Audioanlage gibt es eine Fernbedienung am Lenkrad, die Bedienung des Satelliten ist aber gewöhnungsbedürftig. Das Navigationssystem kostet extra, es ist nach kurzem Studium einfach zu handhaben. Das sehr große Handschuhfach hat eine Beleuchtung (nur bei eingeschalteter Zündung) und wird durch die Klimaanlage gekühlt.

⊖ Die Bedienelemente der Sitzverstellung, die seitlich am Sitz angebracht sind, können nur schlecht erreicht werden. Die Instrumente sind zwar extra groß, aber gewöhnungsbedürftig skaliert und nachts wegen ungünstigem Kontrast schlecht ablesbar. Die vorgeschobene Mittelarmlehne kollidiert mit dem Handbremshebel. Für die hinteren Passagiere gibt es kaum nutzbare Ablagen.



Bis auf die zu tief angeordneten Regler für Heizung und Lüftung ist die Bedienung des 308 SW so gut wie einwandfrei.

1,8

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen hat man durch die üppige Innenbreite und -höhe viel Platz. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,91 m zurückschieben. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig.

2,7

Raumangebot hinten*

Auf der Rücksitzbank können zwei Personen bequem sitzen, der mittlere Platz ist nur für kurze Strecken geeignet. Sind die Vordersitze für Personen mit einer Körpergröße von 1,80 m eingestellt, so nehmen hinten noch Passagiere bis 1,81 m bequem Platz.

⊕ Die große Innenbreite und die üppige Kopffreiheit sorgen für ein gutes subjektives Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,81 m ausreichend Platz vor.

3,1 KOMFORT

2,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist tendenziell straff und für einen Kombi ungewöhnlich sportlich ausgelegt. Kurze Wellen werden ordentlich geschluckt, bei langer Fahrt auf kurzweiliger Fahrbahn nerven aber die dauerhaften Schwingungen. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen manchmal etwas deutlicher bis zu den Insassen durch.

⊕ Langgezogene Bodenwellen werden gut pariert. Es ist keine ausgeprägte Stuckerneigung feststellbar. Beim Beschleunigen und Bremsen halten sich die Vertikalbewegungen in Grenzen. Auch die Seitenneigung ist in schnell durchfahrenen Kurven gering.

2,5 Sitze

Die ausgeprägten Seitenwangen der Vordersitze sind sehr weich und bieten deswegen nur durchschnittlichen Seitenhalt. Die Rücksitzbank ist nur mittelmäßig gut ausgeformt.

⊕ Die ausgeprägten Konturen der vorderen Lehnen und Flächen sind gut. Ihre tendenziell straffe Polsterung unterstützt das. Hinten ist die Polsterung weicher, aber auch bequem. Vorn und hinten sind die Lehnen sehr hoch, die vorderen sind aber nach oben zu sehr schmal geschnitten. Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung. Füße und Beine des Fahrers werden gut unterstützt. Richtig entspannt sitzt er trotzdem nicht. Auf den Stoffbezügen neigt man auch bei sommerlichen Temperaturen kaum zum Schwitzen.

⊖ Am Beifahrersitz kann nur die Lehnenneigung und die Längsverschiebung justiert werden.

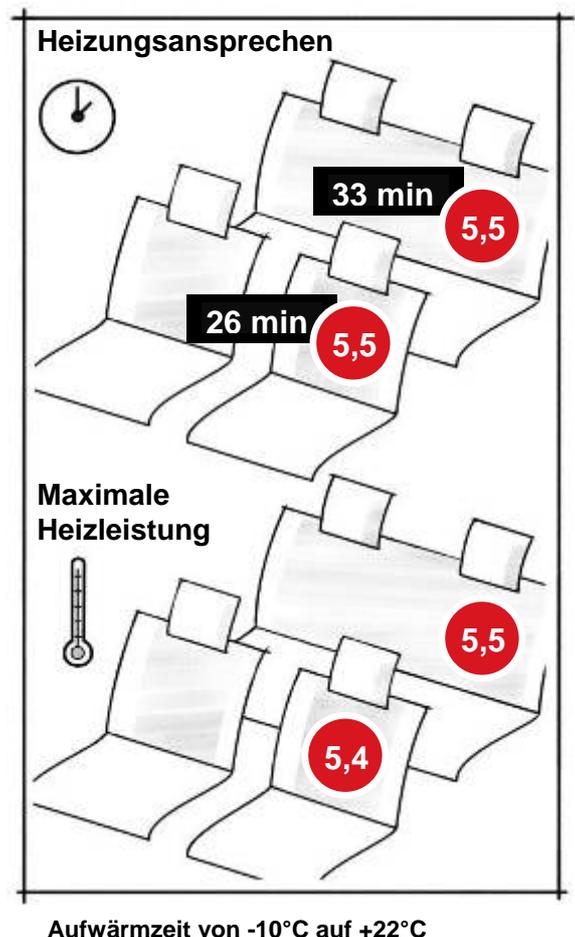
2,2 Innengeräusch

⊕ Bei den Messungen bei 130 km/h bewegt sich der Geräuschpegel mit 68 dB(A) noch im guten Bereich. Der Motor bleibt im Hintergrund. Windgeräusche sind deutlich wahrnehmbar, nerven die Insassen aber noch nicht. Auf Kopfsteinpflaster zeigt die Karosserie Dröhnfrequenzen.

5,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊖ Die Heiz- und Klimaanlage des 308 SW e-HDi FAP 110 zeigt sich mangelhaft. Um auf den vorderen Plätzen eine Raumtemperatur von 22° C zu erreichen vergehen 26 Minuten, hinten muss man sich weitere sieben Minuten gedulden. Die maximale Heiz- und Kühlleistung ist dürftig. Hinten lassen sich die Seitenscheiben nicht komplett versenken und verhindern somit eine zügige Durchlüftung.



2,3

MOTOR/ANTRIEB

2,7

Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen liefert der Kombi mit dem 1,6-Liter-Dieselmotor nur durchschnittliche Ergebnisse ab. Der 82 kW/112 PS-Motor zeigt sich zwar im vierten und fünften Gang elastisch, im sechsten Gang wirkt er aber bereits wesentlich träger. 7,8 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ebenfalls nur durchschnittlich.

2,0

Laufkultur

⊕ Peugeot zeigt mit dem kleinen Selbstzünder, dass auch Vier-Zylinder-Dieselmotoren kultiviert und fast ohne erkennbare Vibrationen laufen können. Es stören auch keine Brummfrequenzen. Einen weiteren Genuss stellt das Start-Stopp-System dar, das neben langen Abschaltzeiten einen schnellen Motorstart ermöglicht. Der Startergenerator sorgt für seidenweiches Anlassen, wie es in sonst bei keinem anderen Hersteller zu finden ist.

2,4

Schaltung

Der Schaltung fehlt es an Präzision. Nicht jeder Gangwechsel lässt sich ohne Komplikationen vollziehen. Die Schaltwege könnten ein wenig kürzer ausfallen.

⊕ Der Rückwärtsgang ist klar abgegrenzt von den Vorwärtsgängen (mit Ring zum Ziehen am Schaltknäuf) und lässt sich problemlos einlegen. Aufgrund der Leichtgängigkeit der Schaltung lassen sich die Gänge zügig durchschalten. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben.

1,5

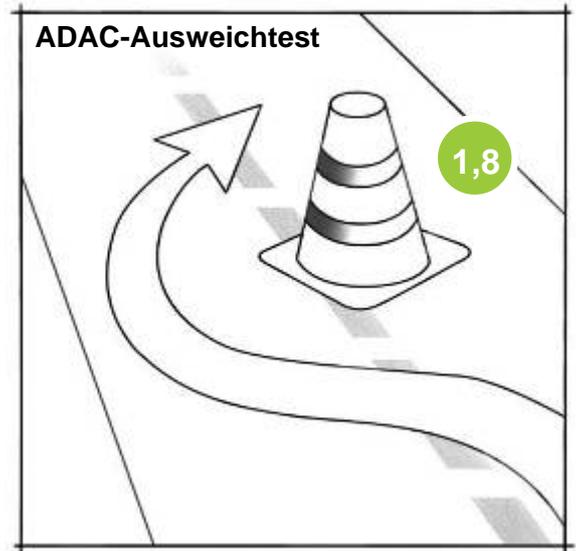
Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft, die Ganganschlüsse passen, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die Gesamtübersetzung ist ein guter Kompromiss aus gemäßigten Drehzahlen bei höherem Tempo und guten Kraftreserven, ohne zurückschalten zu müssen. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.200 Umdrehungen in der Minute.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, es lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP bereits im Ansatz korrigierend und hart ein, um ein mögliches Schleudern zu vermeiden. Die Aufbaubewegungen sind dabei aber immens und gewöhnungsbedürftig. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Im ADAC-Ausweichtest liefert der 308 SW ein stimmiges Gesamtbild ab, er reagiert gut auf Lenkbefehle, untersteuert leicht, kann aber gut durch den Parcours dirigiert werden. Das ESP arbeitet effektiv und verhindert ein Drehen des Fahrzeugs.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist sicher, im Grenzbereich untersteuernd ausgelegt. Selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der 308 SW gutmütig, schiebt höchstens leicht über die Vorderräder. In kritischen Situationen greift auch hier ESP helfend ein, um die Schleudergefahr zu reduzieren. Lastwechselreaktionen treten aufgrund der deutlichen Untersteuertendenz kaum auf.

2,8 Lenkung*

Die Zielgenauigkeit der Lenkung bietet Raum für Verbesserungen.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Die Auslegung ist direkt genug, um auch auf kurvigen Landstraßen ein handliches Fahrgefühl zu haben. Die Rückmeldung an den Fahrer ist dabei gut. Beim Rangieren fällt der Kraftaufwand relativ gering aus.

⊖ Der Wendekreis ist mit knapp 12 m sehr groß, das drückt die Bewertung in diesem Kapitel.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand vergehen durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Michelin Energy Saver der Dimension 205/55 R16 91 V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich recht fein dosieren.

2,2

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der 308 SW verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

Auch im 308 ist nun die Peugeot Connect Box erhältlich. Per Knopfdruck oder im Falle einer Airbag-Aktivierung wird automatisch Verbindung zur Peugeot-Hilfszentrale aufgenommen und die Fahrzeugposition übermittelt, um gegebenenfalls die weitere Rettungskette einzuleiten. Dieser Dienst ist kostenlos (SIM-Karte erforderlich). Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der 308 gut ab und erreicht volle fünf Sterne. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse dürften aber vergleichbar sein. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m ausreichend Schutz. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

- Die hinteren Kopfstützen wurden nur für Insassen bis 1,60 m dimensioniert. Im Kofferraum sind nur zwei Zurrösen im hinteren Bereich angebracht, wodurch sinnvolle Zurrmöglichkeiten fehlen.

1,9

Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erhält der 308 SW im Bereich Kindersicherheit 40 von 49 möglichen Punkten. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse dürften aber vergleichbar sein. Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen sich die meisten Kinderrückhaltesysteme mittels der vorhandenen Gurte sicher befestigen, wahlweise auch mit dem Isofix-System. Der rechte Front-Airbag kann deaktiviert werden, dann sind auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt. Die Fensterschließkräfte der hinteren Seitenscheiben sind angenehm niedrig und sorgen für ein geringes Verletzungsrisiko.

2,9

Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz könnte Peugeot noch nachbessern, besonders die seitlichen Bereiche der Motorhaube und der Übergang Motorhaube-Frontscheibe bergen ein hohes Verletzungsrisiko. So reicht es beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm für 19 Punkte und damit zu drei von vier möglichen Sternen. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse dürften aber vergleichbar sein.

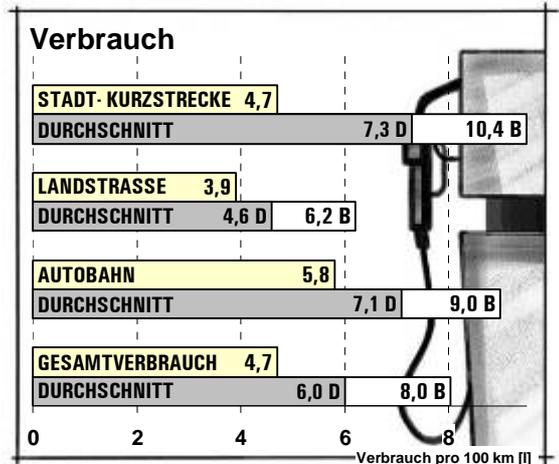
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 308 SW mit dem 1,6-l-Dieselmotor liegt bei 4,7 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 123 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es damit für 37 Punkte. Innerorts benötigt der Kombi 4,7 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,8 l pro 100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. Auch die Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus - ein typischer Diesel-Schwachpunkt - steigen nicht zu sehr an. Somit verdient sich der 308 SW 44 Punkte, maximal 50 Punkte sind möglich. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht er insgesamt 81 Punkte, was für vier Sterne reicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,4 Betriebskosten*

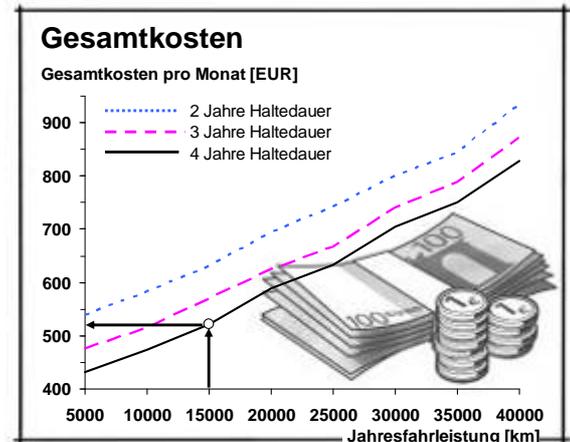
⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein niedriger Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff sorgt für niedrige Betriebskosten.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig, die zum einheitlichen Komplettpreis in vielen Peugeot-Vertragswerkstätten durchgeführt werden kann. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 160.000 km ausgetauscht. Der 1,6 l-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Die langen, zweijährigen Wartungsabstände versprechen vor allem für Wenigfahrer weniger Werkstattaufenthalte. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 522 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,0 Wertstabilität*

Der 308 SW ist in die Jahre gekommen, daran ändert auch ein sanftes Facelift nichts. Allgemein zeigen sich französische Fahrzeuge nicht ganz so wertstabil wie die deutschen Konkurrenten. Deswegen wird dem Kombi im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,0 Kosten für Anschaffung*

In der niedrigen Access-Ausstattungsvariante ist der 308 SW ab 21.750 € erhältlich. Um das ADAC-Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen Optionen im Wert von 1.510 € zusätzlich geordert werden.

3,3 Fixkosten*

Bei Diesel-Fahrzeugen liegen die Fixkosten allgemein höher. Auch der Peugeot 308 SW e-HDi FAP 110 STOP & Start Access bleibt davon nicht verschont. Besonders negativ fällt dabei die hohe Teilkaskoversicherung auf. Die Kfz-Steuer beträgt 152 € im Jahr.

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Richtig teuer ist der 308 SW in keiner der Einzelwertungen. Werkstatt- und Fixkosten sind durchschnittlich, auch der prozentuale Wertverlust liegt im Mittelfeld und wird von den durchschnittlichen Anschaffungskosten dort gefestigt. Günstige Betriebs- und Reifenkosten sorgen für günstige monatliche Unterhaltskosten.

DIE MOTORVARIANTEN					
in der preisgünstigsten Modellversion					
TYP	100 VTi	120 VTi	155 THP	HDi FAP 90	e-HDi FAP 110
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	72(98)	88(120)	115(156)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	240/1400	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	13,4	11,5	9,0	12,9	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	189	211	177	187
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,0 S	7,7 S	4,9 D	4,7 D
CO2 [g/km]	144	147	155	119	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	16/19/17	15/19/21	16/19/21	16/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	76	86	102	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	537	557	611	516	522
Preis [Euro]	18.250	19.600	22.550	20.600	21.750

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	82 kW(112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,7/ 3,9/ 5,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	115g/km/ 123g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4500/1815/1564 mm
Leergewicht/Zuladung	1440 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1275 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (City-Paket)	620 Euro°
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	100 Euro°
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (City-Paket)	620 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt)	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°
Leichtmetallfelgen (16'')	590 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	81 Euro
Monatlicher Wertverlust	287 Euro
Monatliche Gesamtkosten	522 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/21
Grundpreis	21.750 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	0,9	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	2,7	Umwelt/EcoTest	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,3
Komfort	3,1	Schadstoffe	1,6
Federung	2,5		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,3
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	1,4
Klimatisierung	5,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	3,0
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	3,0
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,3
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	1,9
Getriebeabstufung	1,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen