



Peugeot 308 SW PureTech 130 STOP&START Allure

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Peugeot bietet den neuen 308 nun auch wieder als Kombi an. Der "SW" ist in drei Ausstattungsvarianten erhältlich. In der getesteten höchsten Variante "Allure" sind drei Benzin- und drei Diesel-Motoren verfügbar. Der im Testwagen verbaute Dreizylinder leistet dank Turboaufladung 130 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 230 Nm. Damit kann der Kombi sowohl bei den Fahrleistungen als auch beim Kraftstoffverbrauch ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen - der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,3 l/100 km. Punkten kann der Kombi beim Platzangebot. Er hat einen rund elf Zentimeter größeren Radstand und ist insgesamt um etwa 30 Zentimeter länger als die Schrägheckversion. Das macht sich vor allem im Fond und im Kofferraum bemerkbar. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit fallen hinten großzügiger aus als beim Schrägheck. Das Ladeabteil fasst bis zur Kofferraumabdeckung 430 Liter und ist damit um knapp 100 Liter größer. Das Cockpit ist mit dem zentralen Touchscreen zwar übersichtlich gestaltet, die Bedienung des Systems erfordert aber eine intensive Eingewöhnung. Erwerben kann man den 308 SW PureTech 130 STOP&START Allure ab 24.800 Euro - dafür zeigt er sich mit einer Klimaautomatik, einem Navigationssystem und LED-Scheinwerfern gut ausgestattet. Zusätzlich ordern sollte man aber das Sicherheitspaket mit Kollisionswarnung und automatischer Gefahrenbremsung sowie das Clever-Paket, das u. a. einen Totwinkel-Assistenten beinhaltet. **Karosserievarianten:** Schrägheck. **Konkurrenten:** u.a.: Ford Focus Turnier, Honda Civic Tourer, Hyundai i30 Kombi, KIA cee'd Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer, SEAT Leon ST, Toyota Auris Touring Sports, VW Golf Variant.

- +** LED-Scheinwerfer serienmäßig, großzügiges Platzangebot, großer Kofferraum, effektive Bremse
- mäßige Rundumsicht, Bediensystem erfordert hohen Gewöhnungsaufwand und lenkt ab, recht teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,1 Langstrecke

2,2 Transport

2,7 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: September 2014
Text: Martin Brand

+ Die Verarbeitung des 308 SW hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck, nur im Detail gibt es leichtes Verbesserungspotenzial. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen schmal sowie gleichmäßig. Das Ladeabteil zeigt sich mit kratzunempfindlichem Stoff sauber verkleidet und auch die Türausschnitte sind nach außen gut abgedichtet - Lackschutzleisten am Schweller gibt es aber nicht. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls ordentlich gefertigt, wenn auch die Kunststoffkanten teilweise besser entgratet sein könnten. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig, so sind die oberen Bereiche des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen geschäumt sowie die A-Säulen-Verkleidungen mit Stoff überzogen. Alu-Applikationen werben das Interieur optisch auf. Der Motorraum sowie der Bereich um die Hinterachse sind verkleidet, das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen und der Tankstutzen besitzt eine Schutzklappe. Dadurch wird ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert.

- An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die vor fremden Fahrzeughüren in engen Parklücken schützen könnten. Auch an den Stoßfängern fehlen Schutzleisten, so dass leichte Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen können. Die Heckstoßstange verfügt zwar im unteren Bereich über einen unlackierten Einsatz, allerdings hat dieser kaum eine Schutzfunktion. Der Entriegelungsmechanismus der Motorhaube ist schwierig zu finden und ungünstig zu bedienen. Zudem wird die Motorhaube nur mit einem Haltestab offen gehalten - Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld liegen (wie die unteren Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen vorn), sind hart und kratzempfindlich.

Die Alltagstauglichkeit des 308 SW PureTech 130 STOP&START fällt gut aus. Der Peugeot besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 485 kg zufriedenstellend aus. Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhänger bis 1.200 kg und ungebremste bis 630 kg zulässig. Die maximale Stützlast beträgt 71 kg, dadurch könnte ein Transport zweier schwerer Fahrräder (z. B. E-Bikes) mittels Anhängerkupplung unter Umständen nicht möglich sein.

+ Mit einer Tankfüllung (52,5 l) lassen sich auf Basis des im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauchs Reichweiten von 990 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 Kilogramm transportiert werden, eine Dachreling gibt es beim 308 SW Allure serienmäßig.

- Für den Fall einer Reifenpanne ist der 308 SW serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Bei der Ausstattungsvariante Allure ist nur für den 1.6-l-BlueHdi 120 S&S ein Notrad gegen Aufpreis erhältlich. Nur bei Wahl des Notrads findet man Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

Im Sichtkapitel schneidet der 308 SW zufriedenstellend ab. Die Sitze sind in durchschnittlicher Höhe angeordnet, wodurch der Fahrer einen akzeptablen Blick auf das Verkehrsgeschehen hat. Die Karosserieenden können vom Fahrer aber nicht besonders gut eingesehen werden. Die Außenspiegel besitzen ein durchschnittliches Format, was für ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten sorgt. Tief liegende Hindernisse sind im hinteren Fahrzeugbereich aufgrund der hoch angesetzten Rücksitzlehne/Heckscheibenunterkante schlecht wahrnehmbar. Hier kann allerdings die optionale Rückfahrkamera etwas Abhilfe leisten. Jedoch stößt diese bei Dunkelheit schnell an ihre Grenzen, das Kamerabild ist dann sehr dunkel und kaum noch erkennbar.

➕ Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können dank der flach verlaufenden Motorhaube gut wahrgenommen werden. In der getesteten Variante ist der 308 SW serienmäßig mit LED-Hauptscheinwerfern ausgestattet. Die Fahrbahn wird gut ausgeleuchtet, allerdings besitzen die Scheinwerfer weder eine Kurvenlichtfunktion noch ein Abbiegelicht. Für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer sorgt das LED-Tagfahrlicht. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab. Die Scheibenwischerwirkung ist gut, allerdings könnte der Wischbereich oben rechts etwas größer sein. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren (akustisch und visuell) an Front und Heck sowie die aufpreispflichtige Rückfahrkamera (im Testfahrzeug). Gegen weiteren Aufpreis ist der Park Assist erhältlich (im Testwagen). Dieser lenkt das Fahrzeug automatisch in geeignete Längs- und Querlücken, der Fahrer braucht lediglich die Geschwindigkeit zu regulieren.

➖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Peugeot 308 SW nur ausreichend ab. Die breiten Dachsäulen sowie die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen schränken den Blick nach draußen deutlich ein. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist sehr klein, auch hier verdeckt die hohe Rücksitzlehne einen recht großen Bereich. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern und Objekte neben dem Fahrzeug besser erkennbar machen würden.

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim 308 SW insgesamt recht bequem. Die Sitze befinden sich in zufriedenstellender Höhe über der Straße, allerdings sollten große Personen auf den Kopf achten, damit dieser beim Einsteigen nicht an der schräg verlaufenden A-Säule gestoßen wird.

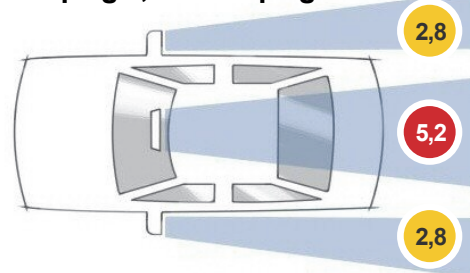


Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht erheblich ein.

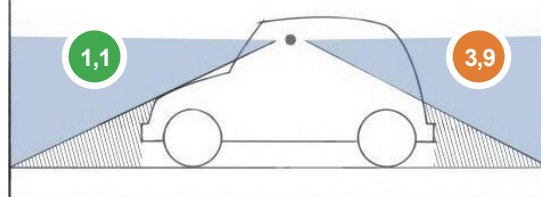
Rundumsicht



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

- ⊕ Serienmäßig ist der 308 SW mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist aber das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem erhältlich, dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Die Türausschnitte fallen recht groß aus und die Türschweller sind niedrig positioniert, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Türaufhalter sind kräftig dimensioniert und besitzen drei Rasterungen. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle Außensitzenden vorhanden. In den Fond gelangt man zufriedenstellend - der Ausschnitt ist zwar groß, aber beim Aussteigen stört der Radlauf etwas. Nach dem Aussteigen wird dank der serienmäßigen Follow-me-home-Funktion das Fahrzeugumfeld eine gewisse Zeit lang ausgeleuchtet. Zudem gibt es Leuchten in den Außenspiegeln, die den Einstiegsbereich erhellen.
- ⊖ Die breiten Schweller behindern das Ein- und Aussteigen, hier ist ein großer Schritt erforderlich.

1,5 Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Das Kofferraum-Volumen des 308 SW fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen bereits 430 Liter hinein. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unters Dach, finden 625 Liter Platz. Dann können bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten verstaut werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank fasst das Ladeabteil bis zur Fensterkante 835 Liter, bis unters Dach passen sogar 1.340 Liter hinein.



Mit 430 l Volumen ist der Kofferraum des 308 SW in dieser Fahrzeugklasse von überdurchschnittlicher Größe.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe könnte sich etwas leichter öffnen und schließen lassen, schwingt aber weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz darunter. Da die Ladekante nur 62 Zentimeter über der Straße liegt, braucht das Gepäck beim Einladen nicht weit angehoben werden. Beim Ausladen stört nur eine kleine Stufe von knapp vier Zentimetern. Die Ladeöffnung ist hoch, die Breite ist durchschnittlich. Da der Kofferraum recht tief ist, lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen ist der Ladeboden eben.
- ⊖ Das Ladeabteil ist mit einer seitlich angeordneten Lampe nur schwach ausgeleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Kofferraum-Variabilität erweist sich als durchschnittlich. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand dank Fernentriegelung auch vom Kofferraum aus möglich. Für den Transport langer Gegenstände gibt es beim Allure serienmäßig eine praktische Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne. Gegen Aufpreis ist ein Trennnetz erhältlich, das zwischen dem Passagier und dem Kofferraum eingehängt werden kann (im Testwagen). Zur Ladungssicherung kleinerer Gepäckstücke gibt es ein Schienensystem mit verschiebbaren Zurrösen, je ein kleines Fach links und rechts. Darüber hinaus gibt es noch etwas Platz unter dem Kofferraumboden.
- ⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte zwischen der Verkleidung und der Lehne eingeklemmt werden.

Durch die wenigen Schalter im Armaturenbrett wirkt das Cockpit des 308 SW auf den ersten Blick aufgeräumt und übersichtlich. Kein Wunder, werden auch nahezu alle Funktionen über den 9,7-Zoll-Touchscreen gesteuert. Um den Bildschirm herum gibt es sieben Menütasten (Klimaanlage, Fahrhilfen, Media/Audio, Navigationssystem, Einstellungen der Fahrzeugfunktionen, Internetfunktionen, Telefon). Diese sind berührungssensitiv und müssen daher zielgenau betätigt werden. Änderungen in den einzelnen Menüs werden dann mittels Touchscreen durchgeführt. Dadurch braucht es eine intensive Eingewöhnung, bis man sich in den vielen Untermenüs auskennt - insgesamt kann das Bedienkonzept zusätzlich vom Verkehrsgeschehen ablenken. Je nach gewähltem Menü sind Informationen aus anderen Hauptpunkten nur klein dargestellt und nicht optimal ablesbar. Ist man zum Beispiel im Audiomenu, werden die eingestellten Temperaturen nur klein (am oberen Rand) angezeigt. Für die Lautstärke, die Heckscheibenheizung und die Defrostfunktion, die Umluftfunktion und die Warnblinkanlage gibt es separate Schaltflächen. Das Kombiinstrument liegt in einer anfangs ungewohnten, deutlich über dem Lenkrad liegenden Position. Die Rundinstrumente liegen sehr gut im Sichtfeld des Fahrers, allerdings könnte die Skalierung etwas größer sein. Sehr ungewohnt und auch nach längerer Fahrt gewöhnungsbedürftig ist die Anordnung des Drehzahlmessers. Die Skala beginnt bei drei Uhr und dreht anders als gewohnt links herum (gegen Uhrzeigersinn). Wenn man nur einen flüchtigen Blick auf den Drehzahlmesser wirft, kann man schnell die aktuelle Motordrehzahl falsch einschätzen. Zwischen den Rundinstrumenten informiert der Bordcomputer über wichtige Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Optional bietet Peugeot das Connect Apps-Starter-Paket an (für zwölf Monate, anschl. aufpreispflichtige Verlängerung nötig). Damit stehen dem Fahrer elf Applikationen (u.a. Tankstellenfinder, Verkehrsinformationen, Wetterinfos) zur Verfügung. Die Services lassen sich ebenfalls mittels Hauptdisplay steuern.



Der neue Peugeot 308 bietet eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale sind gut positioniert. Der Alu-Schalthebel liegt gut zur Hand, ist im Winter aber lange kalt. Der Start-Stopp-Knopf ist im Dunkeln beleuchtet und gut erreichbar, liegt aber etwas ungewohnt in der Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen. Das Licht wird über einen gut greifbaren Drehschalter am Blinkerhebel aktiviert, alternativ ist das Licht allerdings sensorgesteuert (Serie). Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Blinkerhebel eingeschaltet, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer werden vom Regensensor aktiviert, dieser ist aber nicht in der Empfindlichkeit einstellbar. Der Touchscreen ist sehr gut positioniert und zum Fahrer hin gewandt. Das serienmäßige Navigationssystem funktioniert einwandfrei. Der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer werden am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Der getestete 308 SW war zusätzlich mit dem adaptiven Geschwindigkeitsregler ausgestattet. Dann wird der Abstand zum Vorfahrenden gehalten, falls die Differenzgeschwindigkeit nicht zu hoch ist, da das System nicht aktiv bremsst, sondern nur die Beschleunigung aussetzt. Ist die Geschwindigkeitsdifferenz zu groß erscheint eine Meldung, dass das System abgeschaltet wurde. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer bestimmten Zeit automatisch ab. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Ab- und Aufwärtsautomatik samt früh eingreifendem Einklemmschutz und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung und offenen Türen noch eine gewisse Zeit. Insgesamt sind alle wichtigen Bedienelemente beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden.

Der Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen, der Beifahrersitz jedoch nur manuell. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Vorn ist das Ablagenangebot gut, es gibt zwei kleine Fächer in der Mittelkonsole (eines mit Becherhalter) und relativ große Türfächer. Auch das Handschuhfach ist groß. Hinten gibt es nur Lehnentaschen und schmale Türfächer.

– Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit entfernt sind. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,8

Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot gut. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Auch die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich recht üppig aus. Das Raumempfinden ist insgesamt angenehm. Während es durch die niedrige Dachlinie etwas eingeschränkt wird, wirkt sich das aufpreispflichtige Panoramadach positiv auf das Raumgefühl aus.

2,5

Raumangebot hinten*

+ Im Fond wird die maximale Personengröße durch die Kopffreiheit begrenzt, hier finden Passagiere bis zu einer Größe von 1,85 m genügend Platz (mit optionalem Panoramadach). Die Beinfreiheit würde für deutlich größere Personen ausreichen. Die Innenraumbreite ist auch im Fond üppig und das subjektive Raumempfinden dank der großen Fenster und des Panoramadachs angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße bequem Platz.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Peugeot 308 SW werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,3

KOMFORT

2,3

Federung

+ Die Federung des 308 SW PureTech 130 ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, allerdings wirkt das Fahrzeug auf feinen Unebenheiten etwas nervös. Lange Wellen bringen den Peugeot nicht aus der Ruhe, bei höheren Geschwindigkeiten fallen die Federwege aber etwas länger aus - beladen ist eine leichte Nachschwingtendenz erkennbar. Kurze Wellen dringen nicht zu stark zu den Insassen durch, bei regelmäßigem Vorkommen ist aber eine gewisse Stuckerneigung vorhanden. Einzelhindernisse und raue Fahrbahnbeläge werden gut von der Federung geschluckt. Querfugen dringen aber deutlich bis zu den Insassen durch. Kopfsteinpflasterbeläge bringen vor allem das Lenkrad zum Schütteln, werden von den Insassen aber nicht zu stark wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie in schnell durchfahrenen Kurven fallen nicht zu stark aus. Der Federungskomfort geht bei niedrigen Geschwindigkeiten in Ordnung.

Serienmäßig ist der Peugeot 308 SW mit einer Stoffpolsterung und einer manuell einstellbaren Lendenwirbelstütze auf der Fahrerseite ausgestattet. Der Testwagen war mit dem optionalen Leder-Paket ausgestattet. Dann haben beide Vordersitze eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze und der Fahrersitz ist auch elektrisch einstellbar - dank Memory-Funktion lassen sich zwei Einstellungen speichern. Zudem besitzen die Lendenwirbelstützen eine Massagefunktion.

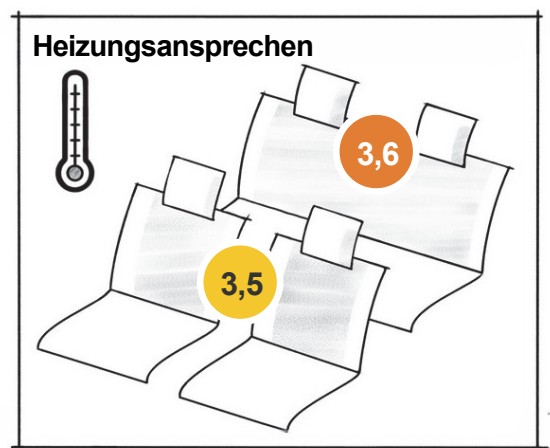
+ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe und in der Neigung einstellen, der Beifahrersitz lediglich in der Höhe. Die Vordersitzlehnen sind körpergerecht gestaltet, gut konturiert und sehr hoch - sie bieten den Passagieren einen guten Halt. Die Sitzflächen sind ordentlich konturiert, könnten aber etwas länger sein. Der Fahrer kann eine angenehme Sitzposition einnehmen und seinen linken Fuß fest abstützen (breite Ablage; ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht). Die Polsterung ist vorn wie hinten angenehm. Im Fond sind die Lehnen ebenfalls hoch und die Sitzposition geht in Ordnung. Hier wünscht man sich aber etwas mehr Oberschenkelauflege.

- Hinten sind die Lehnen und Sitzflächen nur ausreichend konturiert und bieten daher auch wenig Seitenhalt. Auf den unperforierten Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

+ Das Geräuschniveau im Innenraum fällt insgesamt niedrig aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) liegt der gemessene Geräuschpegel bei 68,8 dB(A). Bei moderater Fahrweise nimmt man das Aggregat zwar stets im Hintergrund wahr, es fällt aber nicht zu unangenehm auf. Fordert man es jedoch und nutzt den gesamten Drehzahlbereich, wird es vordergründig. Wind- und Fahrgeräusche werden nicht als störend wahrgenommen, wenn es auch auf schlechten Fahrbahnuntergründen oder auf Kopfsteinpflaster leicht im Innenraum dröhnt.

Im ADAC Heizungstest wird beim 308 SW PureTech 130 die Fahrgastzelle vorn wie hinten in noch akzeptabler Zeit auf Wohlfühltemperaturen erwärmt.

+ Der 308 SW Allure ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Dadurch lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Austrittsbereiche lassen sich allerdings einzeln auswählen. Die automatische Regelung kann in drei Intensitätsstufen eingestellt werden. Der serienmäßige Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,6

Fahrleistungen*

Der 308 SW PureTech 130 kann bei den Fahrleistungen ein ordentliches Ergebnis einfahren. Der aufgeladene Dreizylinder-Ottomotor leistet 96 kW/130 PS (bei 5.500 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 230 Nm bei 1.750 1/min. Der 308 SW fühlt sich damit zwar nicht übermotorisiert an, für den Alltagsgebrauch reicht der Antrieb aber völlig aus. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Peugeot in 6,4 Sekunden (2./3. Gang). Die Elastizitätswerte gehen vollkommen in Ordnung. Im vierten Gang beschleunigt der Peugeot in 9,3 s und im fünften Gang in 12,2 s von 60 auf 100 km/h. Im sechsten Gang braucht er 15,8 Sekunden.

2,8

Laufkultur

Dem aufgeladenen Dreizylinder-Ottomotor kann eine zufriedenstellende Laufkultur attestiert werden, Vibrationen können aber nicht gänzlich vom Innenraum fern gehalten werden. Besonders unter Last sind diese am Lenkrad und an den Pedalen spürbar. Dann dröhnt das Aggregat auch leicht im untertourigen Drehzahlbereich.

2,2

Schaltung

+ Die Gänge lassen sich einfach wechseln, wenn auch ein Widerstand beim Einlegen überwunden werden muss. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass auch schnelle Schaltvorgänge möglich sind, dann hakt die Schaltung aber etwas. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, beim Anfahren ist aber etwas Gefühl nötig, sonst ruckelt es im Antriebsstrang. Dank der Berganfahrhilfe funktioniert das Losfahren an Steigungen problemlos, da beim Wechsel vom Brems- aufs Gaspedal die Bremse noch kurz betätigt bleibt und das Fahrzeug am Zurückrollen hindert. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der erste Gang kann bereits während der Start-Stopp-Phase eingelegt werden, wird im Anschluss die Kupplung betätigt, springt der Motor wieder an.

2,3

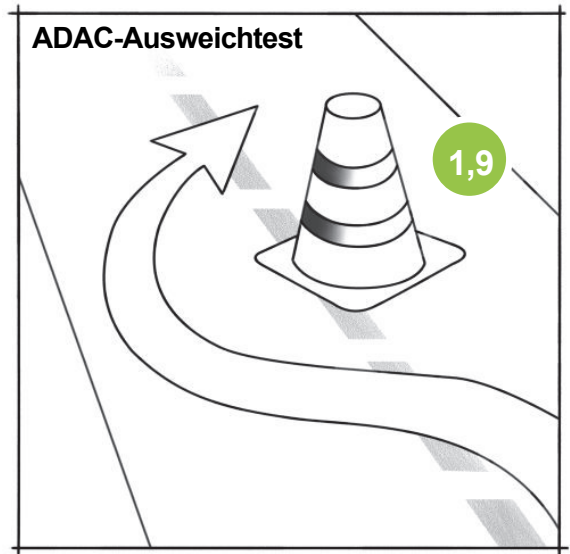
Getriebeabstufung

+ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich gut abgestimmt. Es gibt für jede Geschwindigkeit einen passenden Gang und die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Die Gesamtübersetzung hat Peugeot nicht zu kurz gewählt, bei Tempo 130 dreht das Aggregat im größten Gang mit moderaten 2.800 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des 308 SW ist insgesamt gut. Der Peugeot reagiert sicher auf plötzliche Lenkimpulse und stabilisiert sich schnell wieder - dabei hat die Karosserie aber eine gewisse Seitenneigung. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Der Geradauslauf ist gut, wenn auch die Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten besser zurückstellen könnte. Beim ADAC Ausweichtest kann der 308 SW ein gutes Ergebnis einfahren. Der Wagen reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours manövrieren. Bei plötzlichem Anlenken drängt das Heck leicht nach, im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) aber rechtzeitig und zuverlässig. Bei dynamischen Lenkvorgängen sind die Lenkkräfte allerdings leicht erhöht. Die Antischlupfregelung (ASR) bremst zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab und hilft somit dem Fahrer beim Anfahren auf rutschigem Untergrund. In zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Kombi zum Untersteuern, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man allerdings das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der 308 SW mit dem Heck nach, bleibt aber gut beherrschbar.



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.

2,4 Lenkung*

Der 308 ist serienmäßig mit einer elektrischen Servolenkung mit variabler Lenkkraftunterstützung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das Driver Sport Pack erhältlich (im Testwagen). Dann wird durch Betätigung der Sport-Taste die Lenkkraftunterstützung zurückgenommen, wodurch die Lenkung schwergängiger ist und der Fahrer mehr Rückmeldung erhält. Die Lenkübersetzung ist durchschnittlich, von Anschlag bis Anschlag sind rund drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für diese Fahrzeugklasse akzeptabel aus.

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und kann mit einer guten Präzision punkten. Der Fahrer erhält bereits im "Normal-Modus" eine gute Rückmeldung. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig.

1,9 Bremse

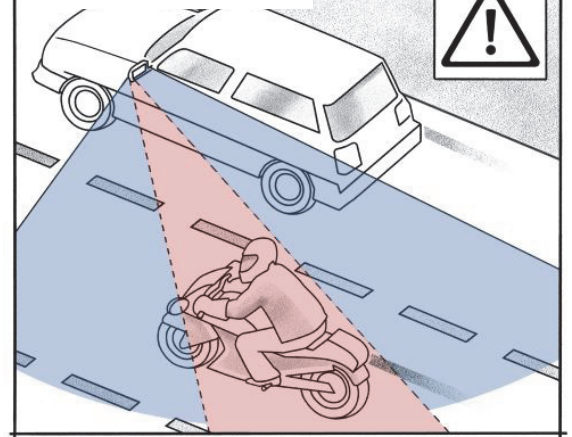
⊕ Die Bremse kann mit einer guten Wirkung überzeugen und zeigt sich auch nach mehrmaligen Bremsungen belastbar. Bei Vollverzögerungen aus Tempo 100 steht der 308 SW nach 35,9 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Sport3 der Größe 225/40 R18 92W). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven geht in Ordnung, der 308 SW drängt zunächst etwas mit dem Heck nach, schiebt dann aber über die Vorderräder.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 308 SW bietet insgesamt eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Er ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei Notbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um so den herannahenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Darüber hinaus besitzt der 308 SW serienmäßig reaktionsschnelle und helle LED-Rückleuchten. Ebenfalls serienmäßig gibt es ein Reifendruckkontrollsystem, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Gegen Aufpreis ist das Sicherheits-Paket erhältlich. Dieses beinhaltet einen adaptiven Geschwindigkeitsregler, eine Kollisionswarnung und eine automatische Gefahrenbremsung. Die aktive Geschwindigkeitsregelung (ab 40 km/h aktiv) erkennt mittels Radar die Geschwindigkeit der Vorfahrenden und reduziert die Fahrgeschwindigkeit durch Motorbremse bzw. setzt die Beschleunigung aus. Kann der Sicherheitsabstand nicht mehr eingehalten werden (weil der Geschwindigkeitsunterschied zu hoch ist), erhält der Fahrer eine optische und akustische Warnung, dann wird die Regelung abgeschaltet. Reagiert der Fahrer auf die Warnung nicht, wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Teilbremsung eingeleitet, die den Aufprall vermeiden oder die Folgen reduzieren kann (aktiv ab 20 km/h). Des Weiteren ist für den Peugeot optional ein Totwinkelassistent erhältlich. Ein im Außenspiegel positioniertes LED-Symbol warnt den Fahrer, wenn sich beim Spurwechsel andere Fahrzeuge im toten Winkel befinden - das Symbol könnte aber größer ausfallen. Ab Werk ist der 308 mit einer Geschwindigkeitsregelanlage mit Begrenzer ausgestattet. Hier können jeweils sechs Geschwindigkeiten hinterlegt und dann direkt angewählt werden. Darüber hinaus ist eine manuelle Einstellung der gewünschten Geschwindigkeit möglich. Der Motor kann nur mit betätigter Kupplung gestartet werden, dadurch ist ein versehentliches Anfahren nicht möglich.

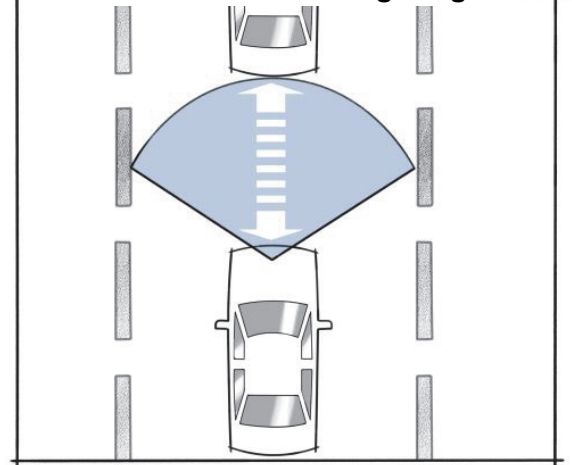
⊖ In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen würden. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden, da der Blinker dann nicht funktioniert. Für den 308 SW sind weder Kurven- noch Abbiegelicht erhältlich.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Beim ADAC Crashtest erreicht der Peugeot 308 92 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und in der Summe volle fünf Sterne (Stand 11/2013). Der 308 SW sollte ein ähnliches Ergebnis erhalten. Der Kombi ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Die Gurte der beiden vorn Sitzenden sind mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern versehen. Für die hinteren Außensitze gibt es Gurtkraftbegrenzer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn werden die Insassen akustisch zum Anschnallen ermahnt, der Status der hinten Sitzenden wird in einem Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken. Zudem ist der 308 SW Allure serienmäßig mit der PEUGEOT Connect Box ausgestattet. Diese beinhaltet eine SOS-Funktion, mit der das Fahrzeug lokalisiert werden kann. Der Notruf erfolgt automatisch nach einem Unfall (Auslösung eines pyrotechnischen Elements) oder durch Betätigung der SOS-Taste durch den Fahrer.
- Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,60 m guten Schutz. Zudem könnte der Abstand zum Kopf geringer ausfallen. Das Warndreieck und der Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden positioniert und im Notfall (bei beladenem Ladeabteil) schlecht erreichbar.

Kindersicherheit

Auf der Rückbank finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Im Fond sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert. Der Gurt drückt auf das Polster und das Schloss ist etwas weit vorn angebracht, wodurch die Kindersitze kippen können. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Außenplätzen gerade so, auf dem Beifahrerplatz und hinten in der Mitte problemlos montieren. Der Peugeot besitzt auf den äußeren Fondplätzen ein Isofix-System mit Ankerhaken. Allerdings lässt sich das System aufgrund der straffen Lederpolsterung trotz der Einsteckhilfen nur mühevoll nutzen.

- +** Bei der Kindersicherheit erhält der Peugeot 79 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest, beim SW ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Laut Hersteller sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt, der Beifahrerairbag ist serienmäßig deaktivierbar. Die Gurte sind auf dem Beifahrerplatz und auf den äußeren Fondplätzen lang und reichen auch für Sitze mit großem Gurtbedarf. Die Schlösser sind auf allen Plätzen kurz und fest, das erleichtert die Montage. Die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten sind groß (außer Fondmittelsitz). Der Fenstereinklemmschutz funktioniert zuverlässig und früh.
- Der mittlere Sitzplatz im Fond eignet sich kaum, um Kindersitze zu befestigen. Die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig, der Gurt ist zu kurz und die Formstabilität ist aufgrund der ungünstigen Sitzform schlecht. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

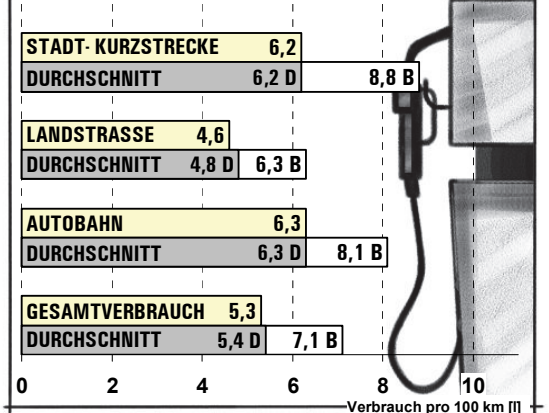
Fußgängerschutz

- +** Beim ADAC Crashtest erhält der Peugeot 64 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Während der Stoßfänger sowie die vorderen und mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe noch zu aggressiv.

Der 308 SW PureTech 130 STOP&START Allure kann im CO₂-Kapitel des EcoTest zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Peugeot erhält mit einer CO₂-Bilanz von 147 g/km 34 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 l/100 km. Im Innerortsteil verbraucht der Peugeot 6,2 l/100 km und im Außerortsteil 4,6 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich der 308 SW 6,3 l/100 km.

⊕ Der Schadstoffausstoß des Benziners fällt gering aus. Der Lohn sind 44 Punkte im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der 308 SW PureTech 130 STOP&START Allure mit 78 Punkten klar die vier Sterne im ADAC EcoTest.

Verbrauch



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

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Peugeot nicht sehr sparsam mit dem Super-Kraftstoff umgeht liegen diese nur im akzeptablen Bereich.

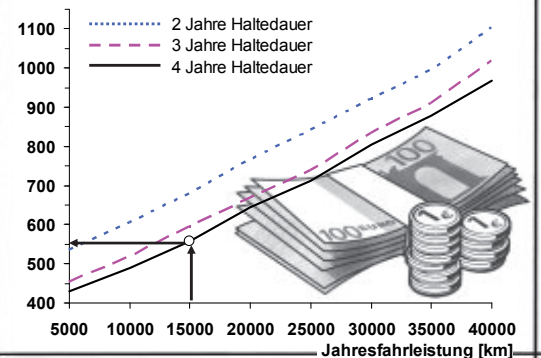
Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2 Liter-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen, kurze Inspektionsabstände sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 557 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Dem 308 SW PureTech 130 STOP&START Allure wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass der Kombi ganz neu auf dem Markt erhältlich, und innerhalb des Kalkulationszeitraums nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist.

3,7 Kosten für Anschaffung*

Der Peugeot 308 SW PureTech 130 STOP&START Allure ist ab 24.800 Euro erhältlich. Das ist nicht besonders günstig, allerdings zeigt sich der Peugeot gut ausgestattet. Eine Klimaautomatik, Full-LED-Scheinwerfer, Parksensoren sowie ein Navigationssystem sind ab Werk an Bord. Gegen Aufpreis sind das sinnvolle Sicherheitspaket sowie ein Totwinkelassistent erhältlich.

2,7 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt nicht zu hoch aus, wenn auch die Einstufungen der Kaskoversicherung ungünstig sind (TK: 21; VK: 20). Die Haftpflichtversicherung fällt durchschnittlich aus (KH: 16). Die jährliche KFZ-Steuer beträgt dagegen lediglich 64 Euro.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten schneidet der 308 SW PureTech 130 STOP&START Allure im Klassenvergleich noch günstig ab.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech 110 STOP & START	PureTech 130 STOP & START	THP 155	BlueHDi 100 STOP & START	e-HDi 115 STOP & START	BlueHDi 120 STOP & START	BlueHDi 150 STOP & START
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1598	4/1560	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	115 (156)	73 (99)	85 (115)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	205/1500	230/1750	240/1400	254/1750	270/1750	300/1750	370/2000
0-100 km/h[s]	11,6	10,0	8,8	11,8	10,6	10,1	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	199	205	184	193	194	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,7 S	4,7 S	5,8 S	3,5 D	3,7 D	3,2 D	3,8 D
CO2 [g/km]	109	109	134	92	95	85	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/21	16/20/21	16/20/21	18/20/20	18/20/20	18/20/20	18/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	52	52	110	152	152	152	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	493	502	593	485	495	516	556
Preis [Euro]	19.450	20.650	26.000	21.300	22.150	24.600	26.100

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1199 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17H
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/4,6/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	115 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	147 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4585/1804/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1355 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	52,5 l
Reichweite	990 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	278 Euro
Monatliche Gesamtkosten	557 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/21
Grundpreis	24.800 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Sicherheits-Paket)	450 Euro°
Automatikgetriebe	1.150 Euro
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kollisionswarnung (Sicherheits-Paket)	450 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (Full-LED-Scheinwerfer)	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (mit Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Clever-Paket)	400 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags durchgängig)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	450 Euro°
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell- und beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	510 Euro°
Panorama-Glasdach	450 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen