



## Peugeot 308 SW 2.0 BlueHDi 180 GT EAT8

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Zur Mitte seines Produktionszyklus hat Peugeot seinen Kompaktwagen 2017 einem Facelift unterzogen. Äußerlich hat sich dabei wenig geändert. Kein Wunder, schließlich zählt der 308 mit seiner reduzierten Designsprache zweifellos zu den gefälligsten Vertretern seiner Klasse. Technisch haben die Franzosen den 308 wieder auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Zahlreiche Fahrerassistenzsysteme sind nun für den Kompaktwagen zumindest gegen Aufpreis zu haben. Hier hatte der 308 Nachholbedarf. Auch die Motoren hat Peugeot überarbeitet. Die meisten Aggregate erfüllen die Abgasnorm Euro 6d TEMP - so auch der 180 PS starke Zweiliter-Diesel in unserem Testfahrzeug. Der BlueHDi 180 überzeugt nicht nur mit sehr niedrigen Emissionen im Labor- und Straßenbetrieb, auch in puncto Laufkultur und Leistungsentfaltung zählt der Selbstzünder zu den besten seiner Gattung. Der Testverbrauch ist mit 5,9 l/100 km zwar nicht sonderlich niedrig, dafür entlohnt der kräftige Motor mit souveränen Fahrleistungen. Ansonsten hat sich an den bekannten Stärken und Schwächen des 308 SW wenig getan: Er punktet mit einem schicken und hochwertigen Interieur sowie sicheren und gleichzeitig agilen Fahreigenschaften. Negativ fallen die spärlichen Ablagemöglichkeiten im Innenraum sowie die teils umständliche Bedienung auf. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, Hyundai i30 Kombi, Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

- ⊕ gute Material- und Verarbeitungsqualität, schickes Ambiente, kräftiger und kultivierter Dieselmotor, agiles und sicheres Fahrverhalten, sehr niedrige Emissionen
- ⊖ wenig Ablagemöglichkeiten vorn, teils umständliche Bedienung, mittlere Fondkopfstütze nicht herausziehbar, Fensterheber ohne zuverlässigen Einklemmschutz

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★★★★☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Während bei vielen Fahrzeugen der Sparzwang der Hersteller bei der Verarbeitungs- und besonders der Materialqualität deutlich wird, gibt sich Peugeot auch beim 308 sichtbar Mühe. Das Interieur sieht nicht nur aufgrund der ungewöhnlichen Cockpitgestaltung und der GT-Ausstattung mit farblich abgesetzten Nähten und den Teilleder-/Alcantarasitzen schick und wertig aus, auch die verwendeten Materialien fühlen sich wertig an. Die zahlreichen Chromapplikationen werten das Cockpit auf und eine mit Stoff überzogene A-Säule sowie geschäumte Türverkleidungen im Fond sind inzwischen leider die Ausnahme in der Kompaktklasse. Abgesehen von der

Mittelarmlehne, die nicht sonderlich stabil ist, gibt auch die Verarbeitung wenig Grund zur Klage. Auch die Karosserie zeigt sich gut verarbeitet. Sieht man genauer hin, fallen neben den teils nachlässig isolierten Kabelverbindungen im Motorraum die Unterseite der Motorhaube sowie der Bereich des vorderen Türscharniers negativ auf. Hier fällt der Lack stellenweise heller aus. Der Unterboden ist im Bereich des Motors vollständig verkleidet, der Rest ist jedoch weitgehend ungeschützt. Korrosionsschutz wurde hingegen großflächig aufgebracht.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Ist der 52,5 Liter große Tank randvoll, kommt der 308 SW BlueHDi 180 bis zu 890 km weit (auf Grundlage des ADAC EcoTest). Die Zuladung fällt mit 490 kg auch für einen Familienkombi ausreichend groß aus. 80 kg dürfen davon auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden. Die Anhängelast beträgt durchschnittliche 750 kg. Auch beim Wendekreis (11,3 m) bekleckert sich der Peugeot nicht mit Ruhm.

⊖ Serienmäßig stattet Peugeot den 308 SW mit einem Reifenpannenset aus. Gegen Aufpreis ist ein 16-Zoll-Ersatzrad erhältlich. Vorsicht: Ordert man das Denon-Soundsystem, ist dieses nicht erhältlich. Der serienmäßige AdBlue-Tank ist mit 17 Liter Fassungsvermögen nicht sonderlich groß.

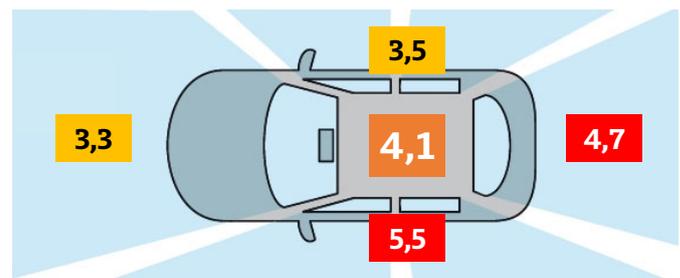
### 3,0 Licht und Sicht

Die Karosserie des 308 SW lässt sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar und die Heckscheibe weit vom Fahrer entfernt ist. Während Gegenstände vor dem Fahrzeug dank der flach abfallenden Motorhaube auch in geringer Entfernung zu sehen sind, werden diese beim Blick nach hinten aufgrund der hohen Fensterunterkante erst in größerer Entfernung sichtbar. Hier hilft die optionale Rückfahrkamera, die eine sinnvolle Ergänzung zu den serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten ist. Ein Parkassistent, der beim Ein- und Ausparken die Lenkung übernimmt, ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben.

⊕ Serienmäßig ist der 308 mit einfachen Halogen-scheinwerfern ausgestattet. Als GT erhellt der Franzose mit serienmäßigen LED-Scheinwerfern nachts die Fahrbahn.

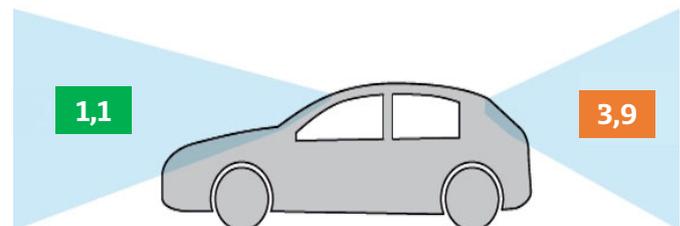


Breiten Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.



#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

Das Licht sorgt für eine helle und homogene Ausleuchtung. Der optionale statische Fernlichtassistent blendet zuverlässig auf und ab. Obwohl der 308 SW serienmäßig mit LED-Nebelscheinwerfern ausgestattet ist, nutzen die Franzosen diese nicht für das Abbiegelicht.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg geschieht ausreichend bequem. Die Türen geben vorn wie hinten einen großen Ausschnitt frei, der Schweller ist jedoch recht breit. Mit knapp 42 Zentimetern sind die Vordersitze nicht sonderlich tief montiert, was Ein- und Aussteigen einfacher gestaltet.

⊕ Die Türen besitzen vorn und hinten je drei kräftige Rastungen. Für alle außen Sitzenden gibt es praktische Haltegriffe am Dachhimmel.

## 2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Wer einen großen Kofferraum sucht, wird beim 308 SW fündig. Das Gepäckabteil fasst standardmäßig 430 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und belädt dachhoch, passen 835 Liter oder alternativ zwölf Getränkeboxen hinein. Klappt man die Lehnen um, schluckt das Gepäckabteil 625 (bis zur Fensterkante) bzw. 1.340 Liter (bis unters Dach).

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der geräumige Kofferraum lässt sich gut nutzen. Die Kofferraumklappe lässt sich leichtgängig öffnen und gibt eine große Öffnung frei. Ein elektrischer Antrieb für die Klappe ist wie für die meisten Kombis dieser Klasse nicht zu haben. Der Kofferraum besitzt ein praktisches Format und ist gut nutzbar. Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 60 Zentimetern sehr niedrig, was nicht nur bandscheibengeplagte Fahrer freuen dürfte. Ladekante und -fläche bilden leider keine Ebene, die Stufe fällt mit knapp vier Zentimetern jedoch sehr niedrig aus.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, eine Durchreiche ist serienmäßig. Die Handhabung fällt recht leicht. Auch an praktische Verstaumöglichkeiten haben die Entwickler gedacht. Links und rechts gibt es ein

⊖ Die Rundumsicht ist vergleichsweise schlecht. Besonders die Sicht nach hinten wird durch die breiten C- und D-Säulen sowie die nicht komplett versenkbaren Fondkopfstützen erschwert.

⊖ Der Schlüssel der serienmäßigen Zentralverriegelung ist recht schwer und klobig geraten - unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist in der Ausstattung GT serienmäßig an Bord. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



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

⊖ Leider gibt es für die ausgebaute Laderaumabdeckung keine Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden. Mit nur einer Lampe ist der große Kofferraum nachts nur schwach beleuchtet.

Ablagefach, auch unter dem Ladeboden lassen sich kleinere Gegenstände verstauen. Taschenhaken und ein Gepäcknetz am Ladeboden sucht man leider vergebens. Ein Gepäckraumtrennnetz ist immerhin optional zu haben.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

⊕ Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot einen eigenen Weg. Das Kombiinstrument befindet sich oberhalb des Lenkrads, das deutlich kleiner ausfällt als üblich. Dies ist zu Beginn gewöhnungsbedürftig, doch man gewöhnt sich erstaunlich schnell an diese Anordnung daran. Dadurch, dass die Instrumente weit oben angeordnet sind, wird der Fahrer weniger stark vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Leider ist speziell der Tacho recht eng skaliert und die kleinen Ziffern lassen sich nicht optimal ablesen. Wie die meisten Hersteller bündeln auch die Franzosen fast alle Funktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole und ist dem Fahrer zugeneigt. Nach einer gewissen Eingewöhnung lässt sich das Infotainmentsystem recht flüssig bedienen, auch wenn man gewisse Funktionen etwas länger suchen muss.

⊖ Bei der Bedienung der Klimatisierung sind die Franzosen allerdings über das Ziel hinausgeschossen. Eine separate Bedieneinheit fehlt, stattdessen muss bei jedes Mal das Klimamenu angewählt, die Änderung vorgenommen und anschließend die ursprüngliche Ansicht wieder ausgewählt werden. Drei Bedienschritte statt eines einfachen Drehs an einem konventionellen Klimaregler. Auch die Bedienung der optionalen Sitzheizung ist nicht optimal gelöst: Die Drehregler



Der neue Peugeot 308 bietet eine gute Verarbeitungsqualität. Die Bedienung ist teils umständlich.

befinden schlecht erreichbar und sichtbar hinter dem Wählhebel des Automatikgetriebes und sind zudem nicht dauerhaft beleuchtet. Wie oft der Wischer im Intervall- oder Sensormodus aktiviert wird, lässt sich leider nicht verstellen. Auch, dass der Hebel fürs einmalige Wischen gezogen werden muss, erschließt sich Peugeot-Neulingen erst nach einem Blick in die Bedienungsanleitung. Für Träger von Gleitsichtbrillen ist die hohe Position der Instrumente ungünstig, da sie den Kopf anheben müssen, um die Anzeigen ablesen zu können.

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als GT bringt der 308 neben einem Radio auch ein Festplatten-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsdaten eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, einen USB-Anschluss sowie Mirror Screen (via Apple Carplay, Android Auto oder Mirror Link) zum Übertragen der Bedienoberfläche eines Smartphones auf den Touchscreen des Fahrzeugs serienmäßig mit. Online-

Dienste für Wetter, Kraftstoffpreise und Parkplatzsuche gibt es ebenfalls bereits ab Werk. Zudem stehen gegen Aufpreis DAB+, ein CD-Laufwerk und ein Premium-Soundsystem von Denon zur Wahl. Im Gegensatz zum neueren 3008 vermisst man im 308 hingegen eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone.

### 1,9 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe bietet der 308 SW den Insassen ein gutes Raumangebot, das selbst für zwei Meter große Personen ausreicht. Bei der durchschnittlichen Innenbreite merkt man jedoch, dass der Franzose der

Kompaktklasse entstammt. Das gute Raumgefühl wird etwas durch den dunklen Dachhimmel geschmälert, dafür bringt das optionale Panoramaglasdach Licht in den Innenraum.

### 3,3 Raumangebot hinten

Im Fond geht es nicht ganz so geräumig zu wie vorn. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit für knapp 1,90 m große Insassen. Allerdings nehmen bereits Insassen mit 1,80 m Größe Kontakt mit dem Dachhimmel auf.

### 3,6 Innenraum-Variabilität

Abgesehen von den umklappbaren Rücksitzlehnen bietet der 308 SW wie die meisten Kompakt-Kombis keine weiteren Variationsmöglichkeiten. Die starre Rückbank lässt sich weder längs verschieben noch die Neigung der Lehnen verstellen.

⊕ Hinten bietet der 308 SW viele Ablagemöglichkeiten. Es gibt Lehnentaschen und zwei Becherhalter. Die Türfächer sind ausreichend groß. Das Handschuhfach ist zwar recht klein und nicht abschließbar, lässt sich jedoch kühlen und ist beleuchtet.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße bequem Platz.

⊖ Vorn haben die Franzosen mit Ablagen gezeigt. Es gibt keine brauchbare Ablagemöglichkeit für das Smartphone und auch das Fach unter der Mittelarmlehne mit nur einem Becherhalter ist schlecht nutzbar. Hinzu kommt, dass Einliter-Flaschen nur liegend in den vorderen Türfächern verstaut werden können und somit kein Platz mehr für andere Dinge bleibt.

## 2,6 KOMFORT

### 2,6 Federung

Der Peugeot 308 SW GT ist mit einem Sportfahrwerk samt Tieferlegung (10 mm) ausgestattet. Adaptive Dämpfer sind im Gegensatz zu den meisten Konkurrenzmodellen nicht erhältlich. Trotz der recht einfachen Fahrwerkstechnik mit Verbundlenkerachse hinten und den optionalen 18-Zöllern bietet der 308 SW einen insgesamt angenehmen Federungskomfort. Im Stadtverkehr spricht die Federung

auf tiefe Unebenheiten noch recht spröde an, auf der Landstraße und Autobahn weiß der Komfort mit geringen Aufbaubewegungen und ordentlichem Ansprechverhalten zu gefallen. Auch Querfugen werden - sonst oftmals eine Schwäche von Verbundlenkerachsen - erstaunlich gut verdaut.

### 2,6 Sitze

Der Aufenthalt im Fond ist nicht sonderlich bequem. Lehne und Sitzfläche der Rückbank sind kaum konturiert, zudem steht die Lehne recht steil. Angenehm ist jedoch der Kniewinkel, da die Bank etwas erhöht ist. Die Lehne des Mittelsitzes ist unangenehm hart, längere Fahrten sind Insassen hier kaum zuzumuten.

⊕ Auf den vorderen Sitze lassen sich auch längere Etappen entspannt zurücklegen. Sie sind körpergerecht geformt, ordentlich konturiert und bequem gepolstert. Leider ist die Sitzfläche weder in der Neigung noch in der Länge verstellbar. Eine manuelle Zweiwege-Lordosen-

stütze ist serienmäßig. Ordert man das Leder-Paket, gibt es neben einer elektrischen Vierwege-Lordosenstütze auch eine Massagefunktion für Fahrer und Beifahrer. Die Sitzposition ist insgesamt gut, höhenverstellbare Gurte und in Längsrichtung verschiebbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert.

## 2,7 Innengeräusch

Bei Tempo 130 haben wir einen Schalldruckpegel von 68,1 dB(A) gemessen - ein durchschnittlicher Wert. Auch bei hohen Geschwindigkeiten werden die Windgeräusche

nicht zu laut. Die Motor- und Fahrgeräusche drängen sich ebenfalls nicht in den Vordergrund.

## 2,5 Klimatisierung

⊕ Bereits das Basismodell ist mit einer Klimaanlage ausgestattet, ab der Ausstattung Active wird der Innenraum automatisch klimatisiert. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat justieren, ein Aktivkohlefilter sorgt für reine Luft. Für die Fondinsassen

befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt. Beheizbare Vordersitze gibt es gegen Aufpreis, Sitzheizung für die Fondinsassen oder eine Lenkradheizung sind leider nicht erhältlich.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel entwickelt ein maximales Drehmoment von 400 Nm und leistet 177 PS. Demensprechend leichtes Spiel hat der Selbstzünder mit dem 1,5 Tonnen schweren Kompakt-Kombi. Für den

Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen gerade einmal 5,3 s. Peugeot gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 223 km/h.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Zweiliter-Diesel zählt zweifellos zu den besten Vertretern seiner Art. Er verrichtet seine Arbeit für einen Diesel angenehm kultiviert. Störendes Dieselnageln verkneift sich der Selbstzünder ebenso wie unangenehme Vibrationen, die das Wohlbefinden der Insassen schmälern könnten. Auch an der Leistungsentfaltung gibt

es wenig zu kritisieren: Natürlich dauert es prinzipbedingt einen Moment, ehe der volle Ladedruck und damit auch das volle Drehmoment aufgebaut ist, doch bereits ab 1.500 1/min schiebt der BlueHDi 180 den Kombi energisch an. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei sehr harmonisch.

### 1,2 Schaltung/Getriebe

Der BlueHDi 180 ist an ein Automatikgetriebe gekoppelt, eine Handschaltung steht nicht zur Wahl. Im Zuge des Facelifts wurde die Sechsstufen-Automatik durch eine neue Generation mit acht Gängen ersetzt.

⊕ Das Getriebe von Aisin kommt insgesamt zwar nicht ganz an das Pendant von ZF heran, gefällt in den meisten Fahrsituationen jedoch mit geschmeidigen Schaltvorgängen und passender Schaltstrategie. Allerdings wird beim Anfahren der erste Gang unnötig weit ausgedreht. Möchte man zügig beschleunigen, schaltet das Getriebe mitunter mehrere Gänge herunter anstatt das satte Drehmoment des Dieselmotors zu nützen.

Dank der acht Fahrstufen fallen die Drehzahlsprünge beim Hochschalten recht klein aus, obwohl das Getriebe weit gespreizt ist. In der höchsten Fahrstufe dreht der Motor bei Tempo 130 mit entspannten 1.900 1/min. Der Wählhebel wurde neu designt und ist weitgehend problemlos zu bedienen. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Hebel, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Für „P“ und „M“ gibt es jeweils eine Taste. Ausgesprochen gut funktioniert das Start-Stopp-System, das den Motor bereits unterhalb von 20 km/h nahezu unbemerkt abstellt. Auch das Starten des Motors geschieht auffallend ruckarm.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Peugeot 308 SW GT gehört zu den dynamischen Vertretern seiner Art. Für einen Familienkombi legt der Franzose ein erstaunlich agiles Fahrverhalten an den Tag, was er im ADAC Ausweichtest eindrucksvoll unter Beweis stellt. Der Peugeot absolviert das Ausweichmanöver ohne Mühe und verhält sich dabei sicher und gut berechenbar. Auch auf kurvigen Landstraßen macht der 308 SW GT richtig Spaß. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, erst spät beginnt der Kombi über die

Vorderräder zu schieben und damit Tempo abzubauen. Die Wankneigung hält sich dabei angenehm in Grenzen. Auf einen Lastwechsel in der Kurve reagiert der Kompaktwagen recht gelassen. Treibt man es zu bunt, greift das ESP ein und bringt den Wagen zurück in die Spur. Am Geradeauslauf gibt es ebenso wenig zu kritisieren wie an der Traktion, die trotz des kräftigen Dieselmotors selten an ihre Grenzen gelangt.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der Lenkung ist den Peugeot-Entwicklern gut gelungen. Hat man sich erst einmal an das kleine Lenkrad gewöhnt, lässt sich der 308 SW damit bestens dirigieren. Die Lenkkräfte befinden sich auf passendem Niveau. Zusammen mit dem harmonischen Kraftanstieg beim Lenken stellt sich ein gutes Lenkgefühl ein. Auch an der Präzision gibt es wenig zu kritisieren -

Korrekturen im Kurvenlauf sind nur selten notwendig. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung kräftig. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt. Für die sportliche GT-Variante des 308 SW hätten wir uns eine direktere Übersetzung gewünscht.

### 3,1 Bremse

Bei der Bremsprüfung schneidet der 308 SW GT trotz der sportlichen Bereifung nur durchschnittlich ab. Knapp 37 Meter benötigt der Franzose, um aus 100 km/h zum Stehen

zu kommen. Die Dosierbarkeit der Bremse geht in Ordnung, auch wenn der Druckpunkt etwas klarer definiert sein dürfte.

## 2,9 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Peugeot 308 gibt es zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, die meisten davon allerdings leider nur gegen Aufpreis. Ordert man die adaptive Geschwindigkeitsregelung, erhält man zudem ein Notbremssystem samt Fußgängererkennung, Abstands- und Kollisionswarnung. Sowohl der Geschwindigkeitsbegrenzer als auch der Abstandsregeltempomat sind an die Verkehrszeichenerkennung gekoppelt, sofern man diese ebenfalls geordert hat. Erkennt die in der Frontscheibe befindliche Kamera eine Geschwindigkeitsbegrenzung, kann diese per Tastendruck für das jeweils aktivierte System übernommen werden. Der Abstandsregeltempomat arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 180 km/h und verzögert das Fahrzeug bis zum Stillstand. Ebenfalls optional erhältlich sind ein Spurhalteassistent sowie ein Totwinkelwarner. Der aufpreispflichtige Aufmerksamkeitsassistent warnt den Fahrer bei auftretender Müdigkeit. Das Peugeot-System analysiert jedoch nicht wie die meisten Konkurrenten die Lenkbewegungen, sondern nutzt dafür die Kamera, die den Abstand des Fahrers zu den Fahrbahnmarkierungen scannt. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

### 3,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der Peugeot 308 bei der passiven Sicherheit sehr gut ab. Er erreicht 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 03/2016) und fährt insgesamt ein 5-Sterne-Ergebnis ein. Da der Kombi über dieselbe Karosseriestruktur wie die Limousine verfügt, ist das Ergebnis übertragbar. Der 308 SW ist mit sechs Airbags ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen.

⊖ Bei den hinteren Kopfstützen besteht Nachbesserungsbedarf. Die äußeren beiden bieten nur für bis zu 1,65 große Insassen eine ausreichende Schutzfunktion, die mittlere lässt sich überhaupt nicht herausziehen. Sie müsste man korrekterweise als Nackenstütze bezeichnen und stellt daher ein großes Sicherheitsrisiko dar. Verbandskasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen.

### DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

### 3,1 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet der 308 SW im ADAC Crashtest mit 79 Prozent der erreichbaren Punkte ordentlich ab. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüssel-schalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden. Die äußeren Fondsitze sind mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet, allerdings befinden sich die Isofix-Bügel ungünstig im Polster der Lehne versteckt und dort nur umständlich zu erreichen. Gleiches gilt für die Ankerhaken, die sich unter dem Kofferraumboden befinden und bei voller Beladung nicht nützen lassen.

⊖ Der mittlere Sitz ist für die Montage von Kindersitzen nicht freigegeben. Den Fensterhebern fehlt ein zuverlässig funktionierender Einklemmschutz.

### 3,7 Fußgängerschutz

Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der 308 nicht gut ab, er kommt nur auf 64 Prozent der erreichbaren Punkte. Vor allem die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind recht unnachgiebig gestaltet.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,9 Verbrauch/CO2

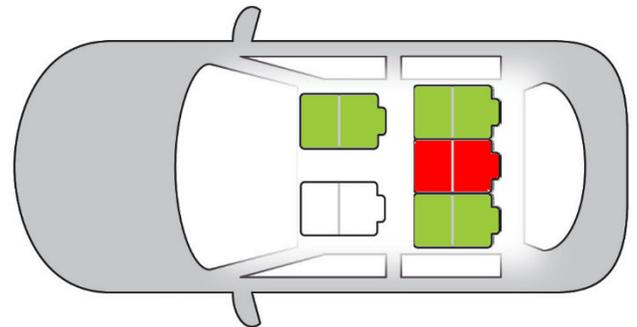
Der Peugeot 308 SW BlueHDi 180 kommt im ADAC EcoTest auf einen CO2-Ausstoß von 187 g/km. Daraus resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km. Dieser gliedert sich in 6,1 l innerorts, 5,1 l außerorts und 7,0 l/100 km auf

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der mit einem SCR-System ausgerüstete 308 SW BlueHDi 180 GT EAT8 ist bereits nach der Abgasnorm Euro 6d TEMP zertifiziert. Die Abgaswerte liegen auf niedrigem Niveau. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus befinden sich die bei Dieselfahrzeugen mitunter erhöhten NOx-Emissionen deutlich unter dem gesetzlichen Grenzwert - sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße. Der Lohn hierfür ist die Maximalpunktzahl von 50 Zählern. Insgesamt kommt der Franzose damit auf 71 Punkte, was vier Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)  
 ■ gut (1,6–2,5)  
 ■ befriedigend (2,6–3,5)  
 ■ ausreichend (3,6–4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

⊕ Das optionale Notbremssystem beinhaltet auch eine Fußgängererkennung.

der Autobahn. Dafür erhält der Franzose 21 von 60 Punkten.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

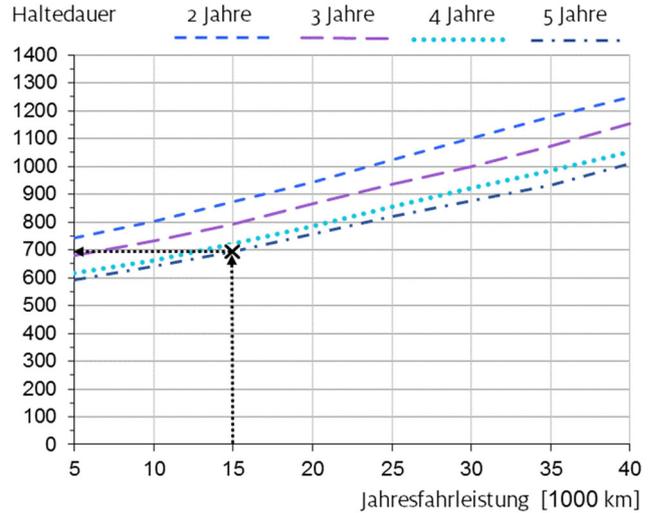
## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Peugeot verlangt für den 308 SW 2.0 BlueHDi 180, den es ausschließlich in der Ausstattung GT gibt, 34.700 Euro. Ein stolzer Preis, doch dafür bringt der Kombi nicht nur einen modernen Dieselmotor samt Automatikgetriebe, sondern auch eine umfangreiche Serienausstattung mit. So zählen u.a. Zweizonen-Klimaautomatik, Navigationssystem, 18-Zoll-Leichtmetallräder, schlüsselloses Zugangs- und Startsystem und LED-Scheinwerfer bereits zum Serienumfang. Die Unterhaltskosten sind etwas erhöht. Das liegt an der dieseltypisch hohen Kfz-Steuer (240 Euro) sowie den ungünstigen Versicherungseinstufungen (VK: 21; TK; 23). Peugeot gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack, zwölf Jahre gegen Durchrostung und eine zweijährige Mobilitätsgarantie. Zur Inspektion muss der Peugeot alle 30.000 km oder jährlich - je nach dem, was zuerst eintritt.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 694 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Pure-Tech 110	1.2 Pure-Tech 130	1.6 Pure-Tech 225 EAT8	1.6 BlueHDi 100	1.5 BlueHDi 130	2.0 BlueHDi 180 EAT8
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1598	4/1560	4/1499	4/1997
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (130)	165 (225)	73 (99)	96 (130)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1500	230/1750	300/1900	254/1750	300/1750	400/2000
0-100 km/h [s]	10,5	9,4	7,6	11,8	10,0	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	200	235	184	203	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1   S	5,3   S	5,9   S	3,6   D	3,7   D	4,6   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	121	136	95	96	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/23	16/21/23	17/22/24	16/20/23	16/20/23	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	66	76	114	152	144	240
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	519	567	697	513	544	695
Preis [Euro]	19.800	23.550	34.550	21.700	25.650	34.700

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = Kfz-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodieselmotor (Reihe), Euro 6d-TEMP, SCR- und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	130 kW/177 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,25 m <sup>2</sup> /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17 H
Länge/Breite/Höhe	4.585/1.804/1.461 mm
Leergewicht/Zuladung	1.500/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1.660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	71/80 kg
Tankinhalt	52,5 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	225/40 ZR18 92W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,2/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,1/7,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	890 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/835/1.340 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	90 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	411 Euro
Monatliche Gesamtkosten	694 Euro		
Steuer pro Jahr	240 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23		
Basispreis 308 SW 2.0 BlueHDi 180 GT EAT8	34.700 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.006 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Safety-Paket)	350 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Drive-Assist-Paket)	Serie/Serie/600 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (Clever-Paket)	450 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	280 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (Safety-Paket)	350 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (Drive-Assist-Paket)	600 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (Drive-Assist-Paket)	600 Euro°
Spurassistent (Safety-Paket)	350 Euro°
Spurwechselassistent (Clever-Paket)	450 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/200 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (Komfort-Plus-Paket)	590 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro°
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	600 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	3,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,9</b>
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	3,2
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	3,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,9
Federung	2,6	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,5		

Stand: März 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl