



Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDI 130 GT EAT8

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (96 kW/130 PS)

Auch bei der neuesten Generation des Peugeot 308 haben die Designer ein glückliches Händchen bewiesen. Besonders die stattliche 4,64 m lange Kombivariante sieht von der Seite sehr elegant aus, während die Frontansicht mit ihren schmalen Scheinwerfern und den Tagfahrlichtern im "Säbelzahniger-Look" für Aufsehen sorgt - bei den meisten Betrachtern sorgt das Peugeot-Design für Gefallen. Wie es um die inneren Werte des neuen Peugeot 308 SW bestellt ist, klärt der ADAC Autotest. Im Innenraum haben die Ingenieure den Kompaktwagen ebenso wie das Design behutsam weiterentwickelt, die große Revolution fand nicht statt. Das Kombiinstrument ist nun stets als TFT-Display ausgeführt, in der Ausstattung GT besitzt es zudem einen 3D-Effekt. Frei belegbare Touchflächen erleichtern nun die Bedienung des nach wie vor wenig intuitiven und teils recht verschachtelten Infotainmentsystems zumindest etwas. An die tiefe Positionierung des kleinen Lenkrads kann man sich hingegen gewöhnen, sofern die jeweilige Körperstatur eine passende Einstellung und damit auch einen ungestörten Blick auf das Kombiinstrument zulässt. Karoserieseitig überzeugt der Kombi mit viel Platz für vier Insassen und deren Gepäck sowie mit der guten Verarbeitungsqualität. Erstmals in Fahrt punktet der von einem 130 PS starken Diesel angetriebene Testwagen mit ausreichend Vortrieb bei gleichzeitig erfreulich niedrigem Verbrauch und geringen Schadstoffemissionen. Während die vier Sterne im ADAC Ecotest für einen Verbrenner als Erfolg anzusehen sind, ist das Vier-Sterne-Ergebnis im Euro NCAP-Crashtest doch eine kleine Enttäuschung. Mit einem Grundpreis von knapp 40.000 Euro ist der Peugeot 308 SW 1.5 BlueHDI 130 GT EAT8 alles andere als günstig, dafür erhält man allerdings einen sehr gut ausgestatteten Familienkombi, der die Blicke auf sich zieht. **Konkurrenten:** u. a. KIA Ceed Sportswagon, Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer, VW Golf Variant.

- ⊕ agiles und sicheres Fahrverhalten, kurzer Bremsweg, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ umständliches Bediensystem, wenig Verstaumöglichkeiten im Kofferraum, hoher Grundpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Sowohl die Karosserieteile als auch das Interieur sind sauber verarbeitet: Die Fugen verlaufen gleichmäßig und recht schmal, die Karosserie ist verwindungssteif und selbst auf schlechtem Untergrund ist dem Interieur kein Knarzen zu entlocken. Interessanterweise schneidet der 308 SW GT bei der Qualität der im Innenraum verwendeten Materialien im Vergleich zum zuvor getesteten 308 Allure Pack besser ab. Beim Kombi in der zweithöchsten Ausstattung sind die A-Säulen nicht mit Kunststoff, sondern mit Stoff verkleidet. Zudem sind das Handschuhfach und die vordere Türablage mit Filz

ausgekleidet, das war beim 308 Allure Pack nicht der Fall. Der Unterboden ist größtenteils verkleidet und schützt damit vor Verschmutzung. Zudem sorgt der glattflächige Unterboden für eine bessere Aerodynamik.

⊖ Wie beim Vorgänger wird auch beim aktuellen 308 die Motorhaube lediglich von einem Stab offengehalten – eine Gasdruckfeder wäre die komfortablere, aber auch kostspieligere Lösung.

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,3 m und einer Fahrzeugbreite von 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) bietet der 308 SW durchschnittliche City-Eigenschaften, zumal er sich mit 4,64 m für einen Kombi der Kompaktklasse ziemlich lang macht. Die zulässige Zuladung fällt im Falle des Testwagens mit 454 kg ebenso praxistauglich aus wie die Dachlast in Höhe von 85 kg. Als Zugfahrzeug tut sich der Franzose nicht hervor: Die Anhängelast mit gebremstem Hänger beträgt 1.500 kg, ungebremste Hänger dürfen bis zu 730 kg wiegen.

⊕ Mit einer Tankfüllung von 53 l kommt man auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs rund 1.035 km weit – ein guter Wert.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist lediglich für die Basisausstattung erhältlich.

2,4 Licht und Sicht

Die Karosserie des 308 SW lässt sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar und die Heckscheibe recht weit 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 serienmäßige Rückfahrkamera samt Waschdüse, die eine sinnvolle Ergänzung zu den serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten ist.

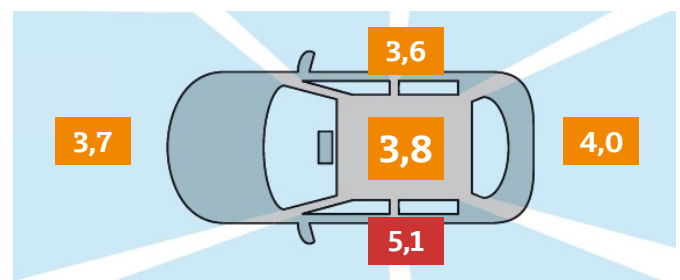


Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen eingeschränkt.

Optional findet man auch ein 360-Grad-Kamerasystem in der Preisliste, während ein Parkassistent, der beim Ein- und

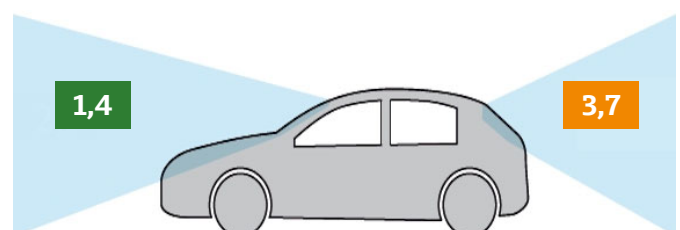
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Ausparken die Lenkung übernimmt, nicht zu haben ist. Die Rundumsicht ist nicht sonderlich gut. Besonders die Sicht nach hinten wird durch die breiten D-Säulen sowie die nicht komplett versenkbaren Fondkopfstützen erschwert.

Als GT ist der Peugeot 308 serienmäßig mit Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Hier findet man im Gegensatz zu den Basis-LED-Scheinwerfern auch eine dynamische Leuchtweitenregulierung vor, die die Höhe des Lichtkegels automatisch anpasst. Allerdings vermischen wir neben einer Scheinwerferreinigungsanlage auch ein Abbiegelicht – unverständlich,

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg geschieht ausreichend bequem, allerdings ragt das Armaturenbrett recht weit in den Innenraum. Die Türen geben vorn wie hinten einen großen Ausschnitt frei, der Schweller ist jedoch recht breit. Mit knapp 41 cm (Sitz ganz nach unten gestellt) sind die Vordersitze recht tief montiert, was das Ein- und Aussteigen nicht einfacher gestaltet.

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

⊖ Ein schlüsselloses Zugangssystem ist serienmäßig an Bord. Dieses verfügt zwar über einen Bewegungssensor und ist damit besser geschützt als ein System ohne Sicherheitsvorkehrung. Dennoch kann das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der neue 308 SW bietet für einen Kompaktkombi ein durchschnittlich großes Gepäckabteil. Bis zur Kofferraumabdeckung finden darin 410 l Platz und bis unter das Dach können bei aufgestellter Rückbank 600 l verstaut werden. Das entspricht zwölf handelsüblichen Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen bis zur Scheibenkante gemessen auf 790 l und bis unter das Dach auf 1.300 l. Unterhalb des Kofferraumbodens können noch rund 45 l verstaut werden.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum lässt sich insgesamt gut nutzen. Die Kofferraumklappe lässt sich leichtgängig öffnen und gibt eine große Öffnung frei. Die Heckklappe öffnet serienmäßig elektrisch, gegen Aufpreis auch sensorgesteuert – dann reicht ein Fußschwenk unter die Heckschürze. Zudem befindet sich die Ladekante lediglich auf 63 cm Höhe und damit sieben Zentimeter weiter unten als beim Fünftürer.

weshalb nicht zumindest die serienmäßigen Nebelscheinwerfer dafür genutzt werden.

⊕ Der neue 308 ist mit Scheibenwischern samt integrierten Waschdüsen ausgestattet. Dies ist in der Kompaktklasse nur selten anzutreffen und sorgt besonders bei höheren Fahrgeschwindigkeiten für eine gute Reinigung der Frontscheibe.

⊖ Die feinen Drähte der optional beheizbaren Frontscheibe können nachts bei Gegenlicht störende Lichtreflexe verursachen.



Mit 410 l Volumen ist der Kofferraum des 308 SW für eine Kombilimousine der unteren Mittelklasse angemessen.



Mit etwa 63 cm liegt die Ladekante auf einem angenehm niedrigen Niveau. Das erleichtert das Be- und Entladen deutlich.

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

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Das gelingt leicht, man muss nur am jeweiligen Hebel seitlich im Kofferraum oder direkt an der Sitzlehne ziehen. Die Rücksitzlehnen fallen dann federvorgespannt nach vorn um. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die

seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. An praktischen Verstaumöglichkeiten mangelt es nicht. Neben der Verstaumöglichkeit unterm Ladeboden findet man an den Seiten je ein Ablagefach sowie links einen Taschenhaken.

2,8 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot auch in der aktuellen 308-Generation 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 – zumindest solange der Fahrer eine passende Einstellung für Sitz und Lenkrad findet. Besonders großgewachsene Personen tun sich hier schwer und stoßen unter Umständen mit dem Knie an das tief stehende Lenkrad.

Wie die meisten Hersteller bündeln auch die Franzosen fast alle Funktionen in einem Touchscreen. Dieser befindet sich oben auf der Mittelkonsole, ist dem Fahrer zugeneigt und gut zu erreichen. Die Bedienung des Infotainmentsystems erfordert eine längere Eingewöhnung, doch auch danach bleiben manche Bedienschritte wie etwa die Aktivierung der Sitzheizung unnötig umständlich, da man dafür mehrere Bedienschritte durchführen muss anstatt diese mittels einer fest verbauten Taste direkt ein- bzw. auszuschalten. Eine Hilfe sind die sechs Touchflächen (i-Toogles) unterhalb des Displays, die der Nutzer nach seinen Wünschen mit der entsprechenden Funktion belegen kann, um schneller darauf zugreifen zu können. Das Kombiinstrument ist ab Werk ebenfalls als Display ausgeführt, beim 308 GT verfügen sie zudem über eine 3D-Ansicht. Das Kombiinstrument bietet diverse Einstellmöglichkeiten und Ansichten, eine Anzeige mit klassischen Rundinstrumenten für Tachometer und Drehzahlmesser ist allerdings nicht darunter. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument verspielt und unübersichtlich.

Anstatt eines Wählhebels kommt in den Automatik-Versionen

ein kurzer Knubbel zum Einsatz, der sich nach kurzer Gewöhnung einwandfrei bedienen lässt.

⊕ Peugeot hat beim neuen 308 endlich die Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelung und das Infotainmentsystem in Rente geschickt. Die Funktionen werden nun – wie bei den meisten Herstellern üblich – über gut erreichbare Tasten im Lenkrad angesteuert, was die Bedienfreundlichkeit deutlich erhöht.

⊖ Für Träger von Gleitsichtbrillen ist die hohe Position der Instrumente ungünstig, da sie den Kopf anheben müssen, um die Informationen ablesen zu können.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum sind der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung ist teils recht umständlich, wegen der tiefen Lenkradposition findet nicht jeder Fahrer eine passende Sitzposition.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als 308 GT bringt der Franzose ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern, digitalem Radioempfang (DAB), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming serienmäßig mit. Darüber hinaus gehören zwei USB-Anschlüsse sowie eine

kabellose Smartphoneintegration via Apple Carplay, Android Auto oder Mirror Link sowie eine induktive Lademöglichkeit zum Serienumfang. Auch ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen, Online-Diensten (u.a. für

Wetter, Kraftstoffpreise und Parkplatzsuche) sowie Remote-Funktionen per Smartphone-App sind beim 308 GT an Bord.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe bietet der 308 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

Zudem steht gegen Aufpreis ein Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern von Focal zur Wahl.

2,8 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 1,90 m große Insassen. Die Kopffreiheit würde auch für rund 1,90 m große Mitfahrer ausreichen. Das ordentliche Raumgefühl wird durch die recht hohe Seitenlinie, die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule sowie den dunklen Dachhimmel im 308 GT getrübt.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram hat der neue 308 nun deutlich mehr Ablagen zu bieten als das Vorgängermodell. Die vorderen Türfächer mit Filzeinlage sind erfreulich groß und nehmen auch Ein-Liter-Flaschen auf. Darüber hinaus finden sich unterhalb der Klimasteuerung eine praktische induktive Ablagemöglichkeit für das Smartphone sowie auf der Mittelkonsole weitere Ablagemöglichkeiten – darunter auch zwei Becherhalter, die sich unter einer Schublende verbergen lassen.

Im Fond fallen die Türfächer kleiner aus, sind aber immer noch



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße bequem Platz.

von praktikabler Größe. Außerdem gibt es dort geschlossene Lehnentaschen und zwei praktische Becherhalter in der Mittelarmlehne.

Das beleuchtete und mit Filz ausgekleidete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß. Zudem lässt es sich nicht abschließen und nicht kühlen.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der Peugeot 308 Allure ist mit einem Standardfahrwerk ausgestattet. Adaptive Dämpfer sind im Gegensatz zu den meisten Konkurrenzmodellen nicht erhältlich. Trotz der recht einfachen Fahrwerkstechnik mit Verbundlenkerachse hinten bietet der Franzose einen guten Federungskomfort – mit den Konkurrenzfahrzeugen, die mit aufwändiger Mehrlenkerachse hinten und adaptiven Dämpfern ausgestattet sind, kann der 308 SW allerdings nicht mithalten. Im Stadtverkehr spricht die Federung auf Unebenheiten recht gut an, auch auf der

Landstraße und Autobahn weiß der Komfort mit geringen Aufbaubewegungen und ordentlichem Ansprechverhalten zu gefallen. Im Vergleich zum bereits getesteten 308 1.2 Turbo Pure Tech 130 fällt das Absorptionsvermögen der Federung besonders auf der Landstraße und Autobahn besser aus. Hier zahlen sich der längere Radstand und das höhere Fahrzeuggewicht aus, der 308 SW liegt satter auf der Straße.

2,5 Sitze

Der Aufenthalt im Fond ist nicht sonderlich bequem. Lehne und Sitzfläche der Rückbank sind kaum konturiert, zudem ist der Kniewinkel wie bei Kompaktlimousinen üblich vergleichsweise spitz, da die Bank recht tief angeordnet 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 – besonders wenn der 308 wie im Falle des Testwagens mit dem optionalen Komfortsitz für den

Fahrer ausgestattet ist, der Bestandteil des Komfort-Pakets ist. Bei diesem lässt sich zusätzlich zu den üblichen Verstellmöglichkeiten die Neigung der Sitzfläche sowie deren Länge verstellen. Eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze haben hingegen beide Vordersitze, wenn man das Komfort-Paket bestellt. Ordert man das Leder-Paket, gibt es für den Fahrersitz neben einer elektrischen Sitzverstellung auch eine Memory-Funktion. Die Sitzposition ist insgesamt gut, höhenverstellbare Gurte und in Längsrichtung verschiebbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert.

2,9 Innengeräusch

Der neue Peugeot 308 ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 67,7 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Vierzylinder-Turbodiesel ist in den Hörgängen der Insassen stets präsent, die akustische

Kapselung ist nur Durchschnitt.

Die Fahrwerks- und Windgeräusche halten sich im für diese Fahrzeugklasse üblichen Rahmen, ohne aus diesem zu fallen.

2,1 Klimatisierung

⊕ Jeder Peugeot 308 ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, für den Franzosen ist dies die einzig verfügbare Klimatisierung. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Sehr erfreulich: Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten verbaut Peugeot im 308 weiterhin Drehrädchen an den Lüftungsdüsen,

mit denen sich die Luftmenge unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt. Für die hinteren Passagiere bietet der 308 SW Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen ab der Ausstattungslinie Allure, sowie getönte Scheiben ab der B-Säule. Ein beheizbares Lenkrad ist Serie, eine Sitzheizung vorn kostet hingegen Aufpreis. Eine Sitzlüftung und beheizbare Fondsitze sind ebenso wenig lieferbar wie eine Standheizung.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 1,5-l-Turbodiesel entwickelt ein maximales Drehmoment von 300 Nm und leistet 130 PS. Der Vierzylinder hat mit dem knapp 1,5 t schweren Kompakten wenig Mühe und sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen 6,8 s, von 80 auf 120 km/h benötigt der Franzose glatte neun Sekunden. Peugeot gibt den

Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 207 km/h. Alles in allem ist der 308 SW mit dem kräftigen Selbstzünder vollkommen ausreichend motorisiert und wirkt dank des stattlichen Drehmoments souveräner als es die reinen Fahrwerte ahnen lassen.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Selbstzünder verrichtet seine Arbeit für einen Diesel angenehm kultiviert. Störendes Dieselnageln verkneift er sich ebenso wie unangenehme Vibrationen, die das Wohlbefinden der Insassen nachhaltig 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 das Triebwerk energisch an. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei recht harmonisch.

1,7 Schaltung/Getriebe

Als GT ist der Peugeot 308 SW BlueHDi 130 ausschließlich mit einer Achtstufen-Automatik erhältlich, die niedrigeren Ausstattungsstufen sind auch mit Sechsgang-Handschaltung zu haben.

⊕ Die Schaltvorgänge der Wandler-Automatik werden in der Regel zwar nicht besonders zackig, aber sehr geschmeidig durchgeführt. Lediglich bei langsamer Fahrt und beim Anfahren kann es zu einem leichten Rucken kommen. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, da die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufung der acht Gänge passt gut zum Motor, die

Drehzahlsprünge fallen trotz der großen Getriebespreizung gering aus. Bei 130 km/h liegen lediglich 2.100 1/min an, das Drehzahlniveau ist angenehm niedrig. Das Schaltschema am kleinen Automatikwählhebel ist nicht klar verständlich und bedarf einer kurzen Eingewöhnungsphase – ist dann jedoch einfach zu beherrschen. Die Gangwechsel können zudem über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden.

In Verbindung mit dem Automatikgetriebe stehen drei Fahrmodi (Eco, Normal und Sport) zur Verfügung, die unter anderem Anpassungen an der Getriebesteuerung vornehmen.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Bei den Fahreigenschaften macht der neue Peugeot 308 SW eine gute Figur. Er wedelt agil und gleichzeitig sicher durch den Pylonenparcours des ADAC Ausweichtests. Treibt man es zu bunt, greift das elektronische Stabilitätsprogramm gezielt ein und bringt den Kompaktwagen wieder auf Kurs. Doch nicht nur im ADAC Ausweichtest, auch auf öffentlichen

Straßen fühlt sich der Franzose leichtfüßig und handlich an. Kurven lassen sich mit erstaunlich hohen Geschwindigkeiten durchfahren, dabei zeigt der 308 nur wenig Wankbewegungen. Am Geradeauslauf gibt es ebenso wenig zu kritisieren wie an der Traktion, die Antriebschlupfregelung arbeitet schnell und sensibel.

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 präzise 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.

2,7 Bremse

⊕ Bei der Bremsprüfung schneidet der 308 SW BlueHDi 130 ordentlich ab. 35,9 m benötigt der Franzose (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen), um aus 100 km/h zum Stehen zu

kommen. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind tadellos.

2,4 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Peugeot 308 verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen und bringt serienmäßig unter anderem ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarner mit. Auch eine radarbasierte Geschwindigkeitsregelung (regelt ab dem Stand bis 180 km/h), die zusätzlich den Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen einbezieht, bringt der 308 GT stets mit.

Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Spurhalteassistent sowie ein Totwinkelwarner, der mithilfe der im Heck integrierten Radarsensoren auch eine Querverkehrserkennung realisiert. Der Aufmerksamkeitsassistent warnt den Fahrer bei auftretender Müdigkeit. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Peugeot 308 lediglich 76 Prozent der erreichbaren Punkte und erhält insgesamt eine Vier-Sterne-Bewertung (Stand: 05/2022).

⊕ Der 308 ist mit sechs Airbags ausgestattet. Das entspricht dem Standard in dieser Fahrzeugklasse, andere Konkurrenten bieten jedoch auch Luftkissen in den hinteren Türen oder zwischen den Vordersitzen (Centerbag). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.




















⊖ Bei den hinteren Kopfstützen besteht Nachbesserungsbedarf. Die äußeren beiden bieten nur für bis zu 1,75 große Insassen eine ausreichende Schutzfunktion. Die mittlere lässt sich weniger weit herausziehen und stellt daher ein Sicherheitsrisiko dar.

Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut kostet Aufpreis, sollte aber Serie sein – es lässt sich hinter den Vorder- und Rücksitzen am Dachhimmel einhängen.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der 308 auf 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 05/2022). Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden. Die äußeren

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Fondsitze sind mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet, allerdings befinden sich die Isofix-Bügel ungünstig im Polster der Lehne versteckt und sind dort nur umständlich zu erreichen. Besonders hohe Kindersitze stoßen am Dachholm an.

⊖ Der mittlere Sitz ist nur für bestimmte Größen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es nicht, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen Gurtlänge und der unpassenden Gurtanlenkpunkte mit dem Gurt nicht sicher montieren. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

3,1 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 05/2022) mit 68 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei ist es vorrangig der unachgiebige Bereich rund um die Windschutzscheibe, die für eine erhöhte Verletzungsgefahr für Passanten zur Folge hat.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der Peugeot 308 SW BlueHDi 130 EAT8 kommt im ADAC Ecotest auf eine CO₂-Bilanz von 158 g/km, wofür der Franzose 31 von 60 Punkten erhält. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,1 l/100 km, damit zählt der Franzose zu den sparsamsten Kompakten mit konventionellem Antrieb. Dieser gliedert sich in 5,1 l innerorts, 4,4 l außerorts und 6,1 l/100 km auf der Autobahn.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen hat der Franzose auch dank SCR- und NOx-Speicherkatalysator sowie Diesel-Partikel-Filter (DPF) sehr gut im Griff. Keine Schadstoffart ist auffällig, die Stickoxidemissionen sind auf sehr niedrigem Niveau. So erreicht der Peugeot 50 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 81 Punkte – dafür gibt es vier Sterne im ADAC Ecotest. Der 308 konnte die Messergebnisse auf der Messfahrt

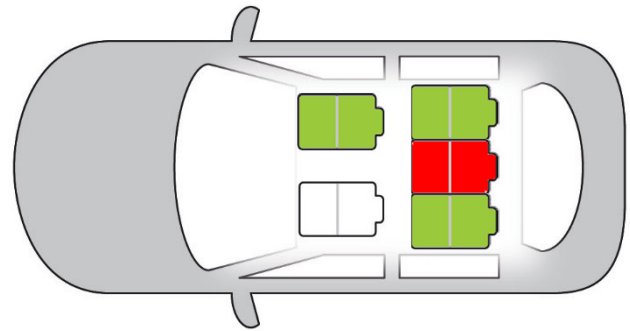
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Peugeot verlangt für den 308 SW BlueHDi 130 GT EAT8 39.550 Euro – das ist ein sehr stolzer Preis, auch wenn der Franzose in

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)

⊕ Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

Verbrauch

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

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

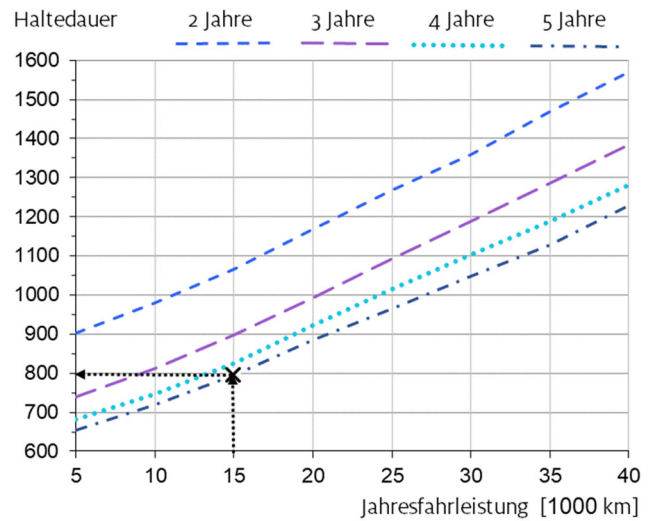
im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS) bestätigen.

Geschwindigkeitsregelung und schlüsselloses Zugangssystem gehören zum Serienumfang. Lediglich die Sitzheizung dürften die meisten Interessenten noch vermissen, alles Wesentliche für den Autoalltag ist bereits an Bord.

Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit stattlichen 193 Euro zu Buche, die Einstufung für die Vollkaskoversicherung ist ebenfalls nicht sonderlich günstig. Peugeot gibt lediglich eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 795 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	308 SW 1.2 PureTech 130 Allure	308 SW 1.6 HYBRID 180 GT e-EAT8	308 SW 1.5 BlueHDi 130 Allure
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	133 (180)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	360/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	9,8	7,7	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,8/5,7 S	1,4/1,1 S	3,8/4,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	109/128	31/25	99/117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/21	15/24/23	16/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	32	186
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	716	720	739
Preis [Euro]	31.450	44.500	34.100

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-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR- und NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.636/1.852/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.475/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	608/1.634 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	70/85 kg
Tankinhalt	53 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4 S1
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,4/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	135 g/km (WTW* 158 g/km)
Reichweite	1.035 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.496/454 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/790/1.300 l

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

Betriebskosten	145 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	443 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro		
Steuer pro Jahr	193 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/22		
Basispreis 308 SW 1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	39.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.01.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.330 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/350 Euro
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	2,7
Innenraum	2,8	Sicherheit	2,4
Bedienung	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	2,4	Verbrauch/CO2	2,9
Federung	2,5	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Juli 2022

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