

Pressepräsentation Peugeot 308 SW: Überzeugend

Von Peter Schwerdtmann

Peugeot berappelt sich. Dieser Eindruck drängt sich beim Blick auf die aktuellen Modelle auf und wird bestätigt durch die Wahl des Peugeot 308 von der internationale Fachjournalisten-Jury zum „Car of the Year“ und die kürzlich Auszeichnung als „Best of the Best“ beim deutschen „red dot-Award“. Die Verkaufszahlen passen zum Experten-Lob. Der Absatz in Deutschland wuchs in den ersten vier Monaten dieses Jahres um sieben Prozent - stärker als der Markt.

18 400 Einheiten konnte der französische Hersteller bis April in Deutschland absetzen und damit ein Marktanteil von 1,9 Prozent erreichen. Vom Peugeot 308 SW, dem Kombi zum gelobten 308 erwartet das Unternehmen weiteren Schwung. Rund zwei Drittel aller 308-Verkäufe werden vermutlich auf den Kombi entfallen. In diesem Jahr sollen das noch 6000 Einheiten sein, im kommenden Jahr 12 000.

Der 308 SW hat in der Länge gegenüber seinem Vorgänger um 8,5 cm auf 4,59 Meter zugelegt, in der Breite um fünf cm auf 1,80 Meter, aber mit 1,47 Metern Höhe kommt er 8,3 cm niedriger daher. Diese neuen Proportionen und der für die Kompaktklasse (C-Segment) außergewöhnlich große Radstand von 2,73 m verschaffen dem Kombi einen deutlich gestreckter und dynamischer wirkenden Auftritt, nicht nur gegenüber seinem Vorgänger, sondern auch gegenüber der um 33 cm kürzeren Limousine. Das vorherige, immer bemühte, aber unausgewogene Design – Stichwort Haifischmaul – wich einem mehrheitsfähigen, aber keineswegs gewöhnlichen Aussehen. Und leichter ist der Neue auch noch. Mit der neuen modularen Konzernplattform wiegt er rund 140 Kilogramm weniger als sein Vorgänger.

Die elf Zentimeter zusätzlicher Radstands kommen den Passagieren zugute und die 22 Zentimeter des größeren Hecküberhangs dem Gepäck- und Laderaum. Auch hier kann der SW mit Bestwerten aufwarten. Der Kofferraum misst 610 Liter und kann fast mühelos auf 1660 Liter erweitert werden, denn die Rückenlehnen der Rücksitze lassen sich im

Verhältnis 60:40 mit einem kurzen Zug an zwei Hebeln umklappen. Die Sitzflächen rücken dabei ein Stück nach, so dass ein fast ebener Laderaumboden entsteht. Die Laderaumabdeckung findet ihren Platz unter dem Kofferraumboden, muss also nicht daheim gelassen werden. Und zusätzliche Ablagen finden sich nicht nur unter dem Laderaumboden.

Wie bei der Limousine stehen auch für den Kombi drei Benziner und fünf Diesel zur Wahl. Bei deren Entwicklung hat Peugeot offenbar den Verbrauch besonders im Blick gehabt. Alle Motoren erreichen Euro 6, alle HDI FAP-Dieselmotoren erreichen der Effizienzklasse ein A+ und alle Pure Tech-Benzinmotoren ein A.

Bei den Pure Tech-Benzinern handelt es sich um Dreizylinder mit Turboaufladung. In den beiden Leistungsstufen 81 kW / 110 PS und 96 kW / 130 PS verbraucht der weniger als fünf Liter Super auf 100 km. Mit nur 4,7 l / 100 km ermittelte Peugeot den durchschnittlichen Normverbrauch für den 308 SW 1.2 l e-THP mit 130 PS. Das maximale Drehmoment von 230 Newtonmetern (Nm) liegt bei 1750 Umdrehungen pro Minute (U/min) an. 95 Prozent dieses Höchstwertes stehen zwischen 1500 und 3500 U/min zur Verfügung. Der bekannte 1,6-Liter-Vierzylinder leistet 115 kW / 155 PS.

Bei den Blue HDI-Dieselmotoren gibt es nun drei Leistungsstufen: 73 kW / 99 PS und 88 kW / 120 PS aus 1,6 Litern Hubraum und 110 kW / 150 PS aus zwei Litern. Der 99-PS-Motor ist mit einem Fünf-Gang-Handschalter gekoppelt, die anderen mit Sechs-Gang-Getrieben.

Für den großen Diesel gibt es auch eine Automatik. Die Sechs-Gang-Wandlerautomatik vom japanischen Zulieferer Aisin, von der Peugeot sagt, sie schalte schneller als ein Doppelkupplungsgetriebe, gefiel uns deutlich besser als die automatisierten Schaltgetriebe des Hauses. Sie schaltet ruckfrei, im richtigen Moment und tatsächlich schnell. In Verbindung mit dem 150-PS-Diesel haben wir bei unseren Testfahrten ein überzeugendes Zusammenspiel erlebt. Beim 308 soll die Aisin-Automatik später auch für den Drei-Zylinder-Benziner mit 130 PS zur Wahl stehen. Dessen Drehmomentverlauf spricht für diese Kombination.

Mit einer Sport-Taste agiert der 308 SW aktiver. Dann bleibt das Drehzahlniveau meist um eine Gangstufe höher und Lenkung wie Schaltung reagieren spontaner. Dazu gibt es dann noch eine rote Beleuchtung für die Armaturen und ein bisschen mehr Sound.

Natürlich übernimmt auch der Kombi von der Limousine die neue Armaturentafel-Philosophie der Marke. Der Fahrer blickt über ein sehr kleines Lederlenkrad hinweg auf

die Hauptinstrumente. So soll er den Blick eher auf der Straße halten können. Die sonst üblichen Knöpfe fürs Schalten von Funktionen sind verschwunden; die Mittelkonsole präsentiert sich nicht nur aufgeräumt, sondern leer. Die Bedienung erfolgt über den 9,7-Zoll-Touchscreen in der Mitte der Armaturentafel.

Der Smartphone-Generation wird das gut gefallen. Denn die Menüführung ist so angelegt, dass man schnell bei der Funktion angelangt ist, die gesteuert werden soll. Aber das erfordert in jedem Fall den Blick aufs Display. Uns ist der Griff zum Schalter immer noch lieber, weil man dessen Position lernen kann und beim Ertasten der Blick auf der Straße bleibt. Aber Peugeot ist stolz darauf, und im Kreis der Experten rührt sich kein Widerspruch.

Auch den 308 SW bietet Peugeot in drei Ausstattungsstufen an: Access, Active und Allure. Die Preisspanne beginnt mit 19 250 Euro für den Access mit dem 110-PS-Dreizylinder. Sie endet mit 29 250 Euro beim Spitzenmodell Allure Blue HDI 150 mit Automatik und Start-Stopp-System. Damit halten die Franzosen deutlichen Abstand zu dem Auto, an dem sie sich messen – dem Golf Variant.

In der Summe bleibt der Peugeot 308 SW der überzeugend gestaltete, am Nutzen ebenso wie am Komfort orientierte Reisewagen. Die Verbrauchsdaten der angebotenen Motoren geben Anlass zu Lob, ebenso die zur Verfügung stehenden Fahrer-Assistenzsysteme. Bei der Qualität legt Peugeot großen Wert auf die Feststellung, dass sich deren Niveau beim 308 deutlich erhöht habe. Wir fanden das bestätigt. (ampnet/Sm)

Daten Peugeot 308 SW 2.0 | Blue HDI FAP EAT6

Länge x Breite x Höhe (m): 4,59 x 1,80 x 1,47 (inkl. Dachreling)

Motor: R4-Diesel, 1997 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 370 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 209 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,2 Liter

CO₂-Emissionen: 111 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: 1580 kg / max. 420 kg

Kofferraumvolumen: Liter

Max. Anhängelast: 1400 kg

Wendekreis: m

Reifen: 225/45 R 17 90H

Luftwiderstandsbeiwert: 0,27

Basispreis: 29 250 Euro (Ausstattung Allure)

Bilder zum Artikel



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.
