

Pressepräsentation Peugeot 308 SW – Gallier mit viel Potenzial

Von Ute Kernbach

Neue Autos sind automatisch schwerer als die Vorgänger. Eine Aussage, die meistens stimmt und beim neuen Peugeot 308 SW überhaupt nicht! Da der Löwen-Kombi - wie die Limousine - auf der neuen Plattform EMP2 basiert bringt er gleich bis zu 140 Kilogramm weniger auf die Waage. Das wirkt sich positiv auf den Verbrauch aus und sorgt gleichzeitig für besseres Handling. Der Kompaktkombi feiert am 25. Mai 2014 in Deutschland seine Markteinführung zu Preisen ab 19 250 Euro. Die Kombipreise liegen um 900 Euro über den Preisen der Schrägheckversion.

Äußerlich kommt der Lademeister mit klaren Linien und dynamischen Design daher. Die nach hinten abfallende Dachlinie verleiht dem Gallier einen sportlichen Touch. In der Länge ist er - im Vergleich zum Fünftürer - um 330 Millimeter länger. Der 4585 mm lange, 1804 mm und 1472 mm hohe Kombi wartet mit einem Radstand von 2730 mm (+ 110 mm) auf und bietet reichlich Platz für Insassen und Gepäck. Hinter der großen Heckklappe können 610 Liter verstaut werden, durch Umklappen der Rücksitze kann das Ladevolumen auf maximal 1660 Liter erweitert werden. Pfiffig ist, dass sich bei Bedarf an der Seite mit einem Griff die geteilte Magic-Flat-Rückbank umlegen lässt. Trennnetz, Abdeckrollo und Verzurrösen sind selbstverständlich auch an Bord. Besonders hervorzuheben ist hier noch die niedrige Ladekante. Im Innenraum ist das Interieur klar gegliedert und alle primären Bedienelemente sind leicht erreichbar. Das neue Cockpit-Konzept, wie aus dem Fließheck bekannt, zieht auch beim SW ein. Der Pilot schaut nicht mehr durch das Lenkrad auf die Armaturen, vielmehr wurden die Bedienelemente hoch gesetzt und das Lenkrad so verkleinert, dass man jetzt über dessen oberen Rand auf Tacho und Drehzahlmesser blickt. Die meisten Bedienelemente sind in einem ebenfalls hochgestellten Monitor und alle wichtigen Befehle werden durch Antippen diverser Schaltflächen an den Bildschirm weitergeleitet. Pfiffig das auffällig kleine, aber gut in der Hand liegende Lenkrad.

Zum Verkaufsstart ist der 308 SW in den drei bekannten Ausstattungsversionen Access, Active und Allure erhältlich. Die Motorenpalette umfasst auf der Benzinerseite zwei Dreizylinder-Motoren mit 1,2 Liter Hubraum in den Leistungsstufen 96 kW/130 PS sowie 81 kW/110 PS (ab September lieferbar) und einen 1,6-Liter-Vierzylinder mit 115 kW/156 PS. Zudem stehen vier Selbstzünder mit 1,6-Liter bzw. Zweiliter Hubraum mit 73 kW/99 PS bis hin zu 110 kW/150 PS parat. Mit Ausnahme des großen Benziners und des 115 PS starken Diesels erfüllen die Triebwerke die Euro 6-Norm. Die Normverbrauchswerte liegen zwischen 4,7 und 5,4 Liter bei den Benzinern und die Dieselaggregate benötigen zwischen 3,5 und 4,1 Liter pro 100 Kilometer.

Auf Testfahrten am Ärmelkanal stand uns der 308 SW mit 130 PS Dreizylinder aus der neuen Pure-Tech-Generation zur Verfügung, der sein maximales Drehmoment von 230 Nm bei 1750 min⁻¹ erreicht. Der Dreizylinder, der ab 20 450 Euro zu haben ist, meistert den Spurt von Null auf Tempo 100 in 12,1 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 199 km/h. Das Zusammenspiel von Turbolader und Hochdruck-Direkteinspritzung ergibt eine gute Leistungsentfaltung und man ist flott mit dem Franzosen unterwegs. Optionale ist ein Sportpaket (450 Euro) erhältlich, das unter anderem mittels Knopfdruck einen kernigen Motorensound über die Bordlautsprecher in den Innenraum einspielt. Überzeugt hat die direkte Lenkung und das agile Handling. Die gute Durchzugskraft und das gut abgestimmte Fahrwerk sind positiv aufgefallen. Der Franzose liegt satt und stabil auf der Straße und lässt sich wieselflink durch Kurven lenken. Auf dem ersten Ausritt mit dem Dreizylinder lag unser Durchschnittsverbrauch um gute zwei Liter über dem angegebenen Herstellernormwert von 4,7 l/100 km. Die Kraft wird über ein knackig zu schaltendes Sechsgewinde auf die Vorderräder gebracht. Besonders interessant ist auch der neue 1,6-Liter Blue-HDI mit 88 kW/120 PS, der im Schnitt lediglich 3,2 Liter Diesel verbrennt und ab 24 400 Euro zu haben ist. Er hat ein Drehmoment-Bestwert von 270 Nm bei 1750 min⁻¹ und fährt Spitze 194 km/h. Erwähnenswert für Vielfahrer ist, dass für das Zweiliter-Diesel-Topmodell mit 110 kW/150 PS (ab 25 900 Euro) eine aufpreispflichtige neue Sechsstufen-Wandlerautomatik (1200 Euro) erhältlich ist. Das neue Automatikgetriebe schaltet weich und präzise.

Das Verkaufsziel für den 308 SW in Deutschland beziffert Peugeot Deutschland-Chef Marcel de Rycker in diesem Jahr auf über 6000 Einheiten. (ampnet/uk)

Bilder zum Artikel



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.



Peugeot 308 SW.
