



Fotos: Michael Blumenstein

Der Peugeot 308 SW ist seit jeher in der Kompaktklasse angesiedelt: 4,63 Meter lang und ganz adrett.

Klassiker, und immer noch gut

Mit dem 308 SW hat Peugeot einen Klassiker im Programm. Mit dem 1.5d einen Antrieb, der zwar zum alten Eisen gehört. Die Kombination ist aber für Vertriebler Gold wert.

Der Diesel ist tot, wird immer wieder geschrieben und erzählt. Stimmt. Für Privatpersonen war er das aber eigentlich schon immer und dennoch haben viele sich für einen Selbstzünder entschieden. Viel Bums, wenig Verbrauch und so sauber ... Daher gab es sogar mal Zeiten, in denen der Selbstzünder bei den Zulassungszahlen die Nase vorn hatte.

Das hat sich grundlegend gewandelt. Der Dieselskandal, verbesserte Turbo- und Hybrid-Benziner, Pari beim Kraftstoffpreis und andere Faktoren haben dazu geführt, dass der Diesel unattraktiver wurde. Zudem dünnten die Hersteller das Motorenangebot stark aus, denn eins ist auch klar: Dieselmotoren sind in der Entwicklung und Produktion sehr teuer. Einige Marken bieten heute selbst bei den verbrauchsintensiveren SUV gar keinen Diesel mehr an.

Für berufliche Vielfahrer (und auch private) ist der Diesel aber nach wie vor der wirtschaftlichste Antrieb – zumindest dann, wenn man den Faktor Zeit in diese Berechnung mit einfließen lässt und Ladepausen beim E-Auto als Lebenszeit-Verschwendung angesehen werden. Und bei einem Literpreis von oft unter 1,60 Euro ist

die Fahrt zur Tankstelle nicht mehr gleichzusetzen mit dem Gang nach Canossa – zudem ist der Diesel anno 2024 sauberer denn je. Dieses Mal hoffentlich wirklich.

Besonderes Design

Wir haben uns daher einen kompakten Diesel in die Redaktion nach Mün-

chen geholt. Einen bezahlbaren und einen alten Bekannten. Der Peugeot 308 (und die Vorgänger) haben immer schon einen gesunden Absatz gehabt – weltweit, aber auch in Deutschland. Mit 1.139 Zulassungen wurde der Franzose zwar nur ein Drittel so oft zugelassen wie der Stallgefährte Opel Astra, aber dennoch so oft wie der Toyota Corolla, der be-



Mit der empfehlenswerten Ausstattungslinie Allure kostet der 1.5d, der stets mit Achtgang-Automatik geliefert wird, rund 33.600 Euro.



1 Das Cockpit wirkt hochwertig und besitzt im Display-Einerlei Wiedererkennungswert. **2** Das liegt vor allem am kleinen Lenkrad und dem hoch oben montierten Tacho. **3** Der manuell verstellbare Fahrersitz im Allure hat das AGR-Zertifikat, das für besseres Sitzen „steht“. **4** Das Platzangebot im Fond ist durchschnittlich, Leon und Octavia bieten mehr. **5** Dafür passen in den geräumigen Kofferraum etwas mehr als 600 Liter unters Rollo. **6** Seltener Anblick, ein klassischer Diesel. Der nuckelt am 53-Liter-Tankinhalt gut fünf Liter pro 100 Kilometer.

kanntermaßen das omnipräsente Uber-Fahrdienst-Modell darstellt. Also gar nicht so schlecht.

So richtig verwundern tut das nicht. Nimmt der Peugeot 308 in der Kompaktklasse ob seines Designs doch eine Sonderstellung ein. Viele Kombi-Alternativen, wenn man in der Klasse beheimatet ist, gibt es nicht. Der erwähnte Astra, der Golf, der Octavia, der Leon sowie der Kia Ceed, der Hyundai i30 und – noch ein letztes Jahr – der Ford Focus sind als Kombi zu haben. Alle sehen jedoch wenig progressiv aus. Das versucht in jedem Fall der 308 mit seinen verkniffen dreinschauenden Leuchten vorn und hinten und den breit ausgestellten Kotflügeln. Auf 4,63 Metern haben die Franzosen einen durchaus ansehnlichen und dennoch wiederzuerkennenden Wagen zusammengezimmert.

Besondere Touchfelder

Im Interieur geht das Besondere weiter. Der Tacho ist ein Hybrid aus Digitalanzeige und Head-up-Display. Ähnlich wie beim Toyota Prius sitzt der Informationsgeber weit vorn und

man schaut über das kleine (sehr kleine) Lenkrad hinweg. Dass mit dem Lenkrad ist Geschmackssache. Aber so viel sei geschrieben: Man gewöhnt sich daran. Was Gimmicks wie das im Tacho visualisierte Heck des 308 bewirken sollen, bleibt offen. Beim Tritt auf die Bremse leuchten auch im Display die Bremslichter – ablenkender Unsinn ist das. Interessant wäre zu wissen, ob beim Ausfall einer (echten) Bremsleuchte diese auch im Tacho nicht mehr leuchtet (Spaß!).

Die Bedienelemente kennt man aus sämtlichen Stellantis-Konzernmarken, daher versteht man nach dem x-ten Modell die Logik. Wiederrum besonders hat Peugeot die Sache mit dem Infotainmentsystem gelöst. Die Touchfelder unter dem Display sind einigermaßen frei mit den Präferenzen zu belegen. Das klappt gut und toucht sich passabel, auch wenn nicht immer die Treffsicherheit so gegeben ist, wie sie bei einer physischen Taste möglich ist. Hinter dem Display



Die Autos von Peugeot gibt es in rund 160 Ländern weltweit.

Peugeot 308 SW 1.5d

Testwagenpreis 33.571 €

R4/1.499 cm³ | 96 kW/131 PS

300 Nm bei 1.750 U/min

8-Gang-AT | 207 km/h | 10,9 s

WLTP-Verbrauch 5,1 D | 134 g/km

Maße 4.636 x 1.852 x 1.442 mm

Kofferraum 608–1.634 Liter

HK 16 | **VK** 23 | **TK** 22

Wartung 30.000 km/2 Jahre

Garantie 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

verbirgt sich abermals Stellantis-Logik – die kann man mögen. Das kleine Bedienelement für die Gangwahl ist gut platziert und intuitiv nutzbar. Gut, dass im 308 eher wenig Klavierlack installiert ist. Weniger gut ist die starke Windschutzscheiben-Spiegelung von Armaturenbrett-Lautsprecher sowie Lüftungsgitter und Plastikleiste, die das Kombiinstrument einrahmt.

Tolle Sitze

Überzeugen kann indes der bei der mittleren Ausstattungslinie Allure serienmäßig installierte AGR-Fahrersitz, der sich zu aller Begeisterung auch noch manuell justieren lässt. Da hat der Konzern von Opel lernen dürfen. Eine Sitzheizung ist mit an Bord, eine Lenkradheizung gibt es hingegen nicht. Außerdem fehlt im Allure das Matrixlicht. Dieses bietet Peugeot lediglich in der 2.860 Euro teureren Topausstattung GT an. Eine schwierige Preispolitik und sie passt nicht zu Peugeot, die sich gern am oberen Ende der Rangfolge im Stellantis-Konzern sehen. Ein beleuchtetes Handschuhfach und eine ebenso mit Licht illuminierte Mittelkonsole gehen eher in diese Richtung und sind im Alltag hilfreich.

Hilfreich ist im Alltag auch stets eine übersichtlich gestaltete Karosserie. Diese besitzt der Peugeot 308 SW definitiv nicht. Aufgrund der sehr kleinen Heck- und Seitenscheiben sind die Aussichten nach hinten eher mies. Als durchschnittlich gehen hingegen die Platzverhältnisse für die Insassen durch. Der Peugeot ist wie sein Bruder Opel Astra kein Raumriese. Ins Heck passen 608 Liter. Da ist selbst das Maß der Dinge, der Skoda Octavia Combi, mit 640 Liter nur geringfügig geräumiger.

Bei der Motorenvelfalt ist von Vielfalt auch beim 308 nicht mehr viel übrig. Immerhin bekommt man im 308 SW „alles“. Aber von allem nur eins. Einen Elektromotor mit 156 PS, einen Plug-in-Hybrid mit 180 PS, einen 48-Volt-Hybrid mit 136 PS, einen Benzinmotor mit 130 PS und „unsern“ Diesel mit 131 PS. Wer noch immer schalten will, muss den Basisbenziner wählen. Der 48-Volt-Antrieb besitzt ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, der e-308 eine Eingang-Automatik und alle anderen die Achtgang-Wandlerautomatik. Diese ist eigentlich eine gute Wahl. In Kombination mit dem knurrigen Vierzylinder aber keine harmonische. Das Automatikgetriebe agiert oft zu hektisch und lässt die kräftigen 300 Newtonmeter Drehmoment nicht zu Wort kommen, bringt aber Unruhe ins Auto und erhöht den Verbrauch.

Start-Stopp-System nervt

Ebenfalls unglücklich abgestimmt ist die Start-Stopp-Automatik, vor allem beim Ankommen an Stoppschildern

DAT-PROGNOSE

Testwagen bei 36

Monaten Laufzeit

15.000 km: 46,2 %

25.000 km: 41,9 %

40.000 km: 35,9 %



oder beim Ampel-Halt. Es agiert ungehobelt und entscheidet schlecht und zu träge, ob und wann der Motor aus- und wieder eingeschaltet wird. Das macht nahezu jeder andere Hersteller besser. Zudem ist das Umschalten zwischen R(-ückwärtsgang) und D(-rive) nicht feinfühlig. Hier muss bewusst der Hebel reingedrückt und kurz mit der Hand in der Stellung gewartet werden, um sicher zu gehen, dass auch die gewünschte Fahrrichtung nach dem Betätigen des Gaspedals einsetzt. Klar, es gibt eine Anzeige, aber mit einem klassischen Wahlhebel, der durch die Gassen rutscht, gelingt das zuverlässiger.

Da der 1,5-Liter-Diesel eh kein Sprinter ist, sollte man einen gemüthlichen Fahrstil mitbringen. Ein Zweiliter-Diesel mit DSG aus dem Volkswagen-Konzern fährt sich in jeder Hinsicht angenehmer. Der Vorteil: Der Durchschnittsverbrauch beim Peugeot 308 SW mit Dieselmotor liegt meistens deutlich unter sechs Litern. Denn Dynamik kommt nicht nur beim Motor kaum auf. Auch das Fahrwerk animiert kaum zum Kurvenfegen und die montierten 17-Zoll-Räder sehen vor allem gut aus. Leider gibt es – wie bei den Motoren auch – keine Wahlmöglichkeit beim Fahrwerk. Keine Adaptivdämpfer, kein Sportfahrwerk, kein Komfortfahrwerk, nur Standard. So ist überall, egal ob bei Ausstattungsoptionen, Motoren oder eben dem Fahrgestell, Effizienz angesagt, und da ist Stellantis-Chef Tavares der Meister drin.

Bei den Preisen bewegt sich Peugeot eher im Bereich von VW als bei Ford. Mit unter 34.000 Euro kann der Peugeot 308 SW Allure 1.5 d heutzutage zwar fast als Angebot durchgehen, denn er liegt damit in jedem Fall deutlich unter dem Durchschnitts-Transaktionspreis neuer Fahrzeuge – der beträgt etwa 5.000 Euro mehr. Immerhin muss man beim 308 SW keine Abstriche beim Thema Sicherheit, Platz, Fahrleistungen und Image machen. Es sind aber die kleinen Details, die das Autofahren früher dann doch oft noch besser machten und heute zusehends eingespart werden. *mb*