

# Da geht was

**Autoflotte-Test** | Der Peugeot 308 ist ein solider Alltagskompakter. Als Kombi SW mit dem Spitzen-Diesel bringt er viel Platz mit Sprinterqualitäten unter einen Hut.



Der 308 Nummer zwei ist eine Revolution in der Peugeot-Nomenklatur. Anders als bei seiner Premiere 2013 gewohnt, zählten die Franzosen nicht auf 309 hoch, sondern beließen es beim bekannten Namen. Vielleicht auch besser so, denn einen zumindest in Deutschland mäßig erfolgreichen 309 gab es in den 80ern schon einmal, und ein derartiges Karma hat der aktuelle 308 nun wirklich nicht verdient – ist er doch ein echter Allrounder, der es mit seinen Wettbewerbern absolut aufnehmen kann.

**Das Testauto** | Wir testeten die praktischste der beiden 308-Karosserien, den Kombi SW. Unter der Haube steckte der Top-Diesel mit 177 PS, der ausschließlich in der sportlichen GT-Variante und mit Achtgangautomatik vom Band rollt. Mindestens 29.160 Euro kostet der Wolf im Schafspelz, dafür bekommt der sportliche Familienvater unter anderem ein Sportfahrwerk, 18-Zöller, LED-Licht, ein Navi und sportliche Optik. Weitere Beispiele für die Serienausstattung sind die Zweizonen-Klimaautomatik, ein Touchscreen, die Einparkhilfe vorn und hinten oder das schlüssellose Zugangs- und Startsystem.

**Karosserie** | Der 308 SW bietet, was ein Kombi bieten muss: viel Platz. Der Kofferraum schluckt normal 610 und maximal 1.660 Liter Gepäck. Auch bei den Passagieren knieft es nicht – für Normalgewachsene gibt es überall genügend Luft. Schön auch, dass die Ladeluke breit und weit öffnet und sich zwischen Koffer und Kofferraum nur eine niedrige und stufenlose Ladekante aufbaut. Ein Wermutstropfen für Frischluftfans: Das Panoramadach bietet zwar eine klasse Aussicht, öffnen lässt es sich aber nicht.



Fotos: Christian Frederik Merrey/Autoflotte

**Selbstbewusst** | Der 308 schaut dynamisch aus seinen Scheinwerfern, der Löwe prankt stolz im Grill. In der Ausstattung GT wird aus dem soliden Familienkombi ein sportlicher Alltagsbegleiter

**Interieur** | Mittlerweile typisch für Peugeot: das i-Cockpit mit kleinem Lenkrad und darüber angeordneten Instrumenten. Anders als im SUV 3008 sind die im 308 jedoch nicht volldigital, sondern analog. Auf den ersten Kilometern mag diese Anordnung gewöhnungsbedürftig sein – ebenso übrigens wie der entgegengesetzte Lauf von Tacho und Drehzahlmesser –, langfristig spielt sie jedoch ihre Vorteile aus, weicht der Blick doch kaum von der Straße. Einen positiven Eindruck hinterließ der 308 auch in Sachen Verarbeitungsqualität, gerade im direkten Vergleich zum Plattformbruder Opel Grandland X, den wir kurz vor dem 308 gefahren sind. Allerdings kann auch Peugeot bei Opel in die Schule gehen, und zwar vor allem in puncto Ergonomie: Weshalb sich die Einstell-

## Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Viel Platz</li> <li>▶ Knackiges Fahrwerk und direkte Lenkung</li> <li>▶ Abgasnorm Euro 6d-Temp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schwache Sitzheizung</li> <li>▶ In Details bedienunfreundlich</li> <li>▶ Extras oft zwangskombiniert</li> </ul>

räder für die – übrigens recht schwache – Sitzheizung hinter dem Automatikhebel verstecken und die Tasten des Multifunktionslenkrads nachts nicht durchgängig beleuchtet sind, erschließt sich uns nicht.

**Antrieb** | 177 Diesel-PS bei 1,4 bis 1,5 Tonnen Leergewicht – da geht was. Der 308 sprintet von der Stelle dynamisch weg, und ihm geht auch bei höheren Drehzahlen nicht die Puste aus. Dazu gab es keine Beschwerden über die Achtgangautomatik. Dabei flossen angesichts vieler schneller Autobahnetappen verhältnismäßig moderate 7,3 Liter Diesel durch die Einspritzdüsen.

**Fahrpraxis** | Kleines Lenkrad, direkte Lenkung, knackiges Fahrwerk – was will man mehr? Klar, dem einen oder anderen ist die Sportfederung sicher zu hart, für uns kam der Komfortanteil aber nicht zu kurz. Überflüssig ist aber das pröllige Gebabe des Dy-



**Da passt was rein** | Bis zu 1.660 Liter Gepäck fasst der 308 SW – und das trotz attraktiver Heckpartie



**Individuell** | Schickes Cockpit in markentypischem Stil, aber Detailschwächen in der Ergonomie

**Restwerte | DAT-Prognose**Peugeot 308 SW GT  
BlueHDi 180 EAT8Restwerte vom Listenpreis  
(Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach  
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 43,4 %  
25.000 km/Jahr: 39,4 %  
40.000 km/Jahr: 33,2 %**Im Detail | Peugeot 308 SW GT BlueHDi 180 EAT8****Grundpreis Testwagen 29.160 Euro**  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 130 kW/177 PS | 400 Nm/2.000 U/min  
8-Gang-Aut. | 8,4 s | 223 km/h | 4,6 D | 120 g/km4.585 x 1.863 x 1.472 mm | 610 – 1.660 Liter  
Wartung: 1 Jahr/30.000 km  
Effizienzklasse: A  
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 23 | 21  
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

namik-Modus, der auf Knopfdruck opulente Auspuffsounds einspielt. Was uns im Alltag nicht gefiel: Die Sensibilität des Regensensors lässt sich nicht verstellen, und zur Klimaregelung muss der Fahrer ins Infotainment-Menü gehen – konventionelle Drehregler hätten uns während der Fahrt weniger abgelenkt.

**Autoflotte-Tipp** | Klar, der GT sticht aus der Masse. Und wer sich auf den 177-PS-Dieselmotor eingeschossen hat, hat eh keine andere Wahl als den Griff zur Sportausstattung. Allen

anderen empfehlen wir den 308 SW Allure mit dem BlueHDi 130 mit – Überraschung – 130 PS. Er erfüllt wie der Spitzendiesel die Abgasnorm Euro 6d-Temp und steht mit Sechsgang-Handschrift ab 23.277 Euro und mit der getesteten Achtgangautomatik ab 24.790 Euro in der Preisliste.

An Bord sind dann auch schon die Einparkhilfe vorn und hinten, die Zweizonen-Klimaautomatik, der Multifunktions-Touchscreen, elektrisch anklappbare Außenspiegel, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, Licht- und Re-

gensensor, der automatisch abblendende Innenspiegel oder schlüsselloser Zugang und Start. Dazu empfehlen wir

- ▶ das Full-LED-Paket zum Beispiel mit Voll-LED-Scheinwerfern (798 Euro)
- ▶ das Clever-Paket mit Einpark- und Totwinkelassistent (378 Euro)
- ▶ das Safety-Paket Plus unter anderem mit Active City Brake, Frontkollisionwarner, Fernlicht-, Müdigkeits-, aktivem Spurhalte- und Verkehrszeichenassistenten (Paketpreis 588 Euro),
- ▶ für Automatik-308 das Drive-Assist-Paket mit adaptivem Tempomaten (546 Euro)
- ▶ das Gepäckraumtrennnetz (168 Euro)
- ▶ die Sitzheizung vorn (244 Euro)
- ▶ Navigationssystem (546 Euro) und
- ▶ DAB-Empfang (168 Euro).

Dazu je nach Geschmack noch Metallic- oder Sonderlackierung (168 bis 647 Euro). Eine Rückfahrkamera gibt es für den Allure leider nur in Verbindung mit dem nicht notwendigen GT-Line-Paket.

| Christian Frederik Merten

# Spanischer City-Hopper

**Autoflotte-Test** | Kompakt, schick gestylt und trotzdem geräumig – das ist der neue Seat Arona. Sein Revier ist die Stadt, aber auch auf langen Strecken macht er eine gute Figur.



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Südländisches Temperament** | Der Arona stammt vom Mittelmeer, das zeigen schon seine emotionalen Linien. Schön, dass bei aller Emotionalität des kleinen SUVs aber auch die Ratio nicht zu kurz kommt

Der Seat Arona ist ein Wegbereiter. Nein wirklich geländegängig ist der Spanier trotz seines robusten Äußeren nicht, aber er ist das erste kleine SUV aus dem Volkswagen-Kon-

zern. Aber, werden einige von Ihnen nun denken, Audi hat doch den Q2 und VW den T-Roc? Richtig, sagen wir. Aber Q2 und T-Roc sind eine halbe Klasse höher angesiedelt als

der Arona und im Gegensatz zu diesem auch mit Allradantrieb lieferbar. Direkte konzerninterne Gegenspieler des Arona auf MQB-A0-Plattform werden eher das Polo-SUV T-Cross oder ein möglicherweise Polar genanntes Škoda-Modell, auf das in Genf der Vision X einen Ausblick gewährte.

**Das Testauto** | Mittlerer 115-PS-Benziner und mit dem Xcellence die Komfort-Variante der beiden Topausstattungen – das war unser Test-Arona. Serienmäßig sind in dieser Variante unter anderem das farblich abgesetzte Dach, Zweizonen-Klimaautomatik, Lederlenkrad, Regensensor, Einparkhilfe hinten, schlüsselloses Schließ- und Startsystem sowie das Mediasystem „Plus“ mit Acht-Zoll-Farbdisplay, Bluetooth und Smartphone-Integration. Die 16-Zoll-Leichtmetallfelgen gibt es serienmäßig bereits ab dem mittleren Niveau Style, die Multikollisionsbremse oder die City-Notbremse mit Fußgängererkennung schon ab der Basis Reference.

**Karosserie** | Schick und stämmig fährt der Arona vor, ausgestattet mit den aktuellen Seat-Linien. Dennoch ist er nicht einfach ein ▶



**Keine Rätsel |** Im Arona herrscht die aus VW-Konzernprodukten bekannte Atmosphäre – alles sitzt an seinem Platz, die Verarbeitung passt. Das Navi dürfte im Ausland aber zuverlässiger arbeiten

geschrumpfter Ateca: Nein, wo der Ateca schnittig, aber durchaus seriös aufritt, spielt der Arona die Karte des modischen City-SUVs. Da ist es nur konsequent, dass er mit seiner Zweifarblackierung dem Modetrend folgt. Schön ist außerdem, dass er bei aller Verspieltheit ein praktischer Alltagsbegleiter bleibt: Der Arona ist gemessen an seiner Größe auch im Fond geräumig und steckt mit mindestens 400 Litern Gepäckraum auch im Heck ordentlich was weg.

**Interieur |** Was grundsätzlich für jedes VW-Konzern-Modell aus Wolfsburg, Mladá Boleslav, Ingolstadt oder eben Barcelona gilt, gilt auch für den Arona: Alles sitzt, wo es sitzen soll, und die sorgfältig ausgewählten Materialien sind sauber verarbeitet. Zwei Kritikpunkte haben wir aber dennoch gefunden: Die Mittelarmlehne vorn ist zu kurz und nicht höhenverstellbar, außerdem gibt es an keinem der vier Außenplätze Haltegriffe oder einen Kleiderhaken. Klassisch an der falschen Stelle gespart, sagen wir.

**Antrieb |** Stark, aber unter Volllast mit metallischem Klang. Das ist der bekannte 1,0-Liter-Turbo auch im Arona. Beim Tritt aufs Gas stürmt er, ohne zu zögern, sofort los und scharrt dann gerne auch mal mit den Hufen. Anders als im Ibiza im Herbst (siehe Autoflotte 12/2017) kam der Arona mit dem Siebengang-DSG. Beim Anfahren offenbarte es auch hier seine Schwäche – geschmeidig



**Gar nicht so klein |** Der Arona ist außen kompakt, innen bietet er genug Platz für vier Personen

**Details | Stärken & Schwächen**

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schick und geräumig</li> <li>▶ Agiler Antrieb</li> <li>▶ Hohes Qualitätsniveau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Im Ausland teils unzuverlässiges Navi</li> <li>▶ Fahrwerk federt kurze Stöße hölzern ab</li> </ul>

geht vor allem beim Starten anders. Zumal die Start-Stopp-Automatik äußerst unharmonisch arbeitet und vor dem Start gerne mal eine Gedenksekunde einlegt – was beim Linksabbiegen zu der einen oder anderen gefährlichen Situation kommen kann, wenn man schnell losspurten möchte. Im Schnitt flossen durch die drei Zylinder unseres Testwagens rund 7,2 Liter Superbenzin je 100 Kilometer. Wir waren mit dem Auto aller-

dings etwa zur Hälfte auf Schweizer Autobahnen unterwegs, was den Verbrauch deutlich drückte. Denn dort genügten dem Arona rund 6,3 Liter Super.

**Fahrpraxis |** Der Motor ist flott, und darauf ist auch das Fahrwerk ausgerichtet. Es ist dynamisch, lässt an der einen oder anderen Stelle aber den Komfort vergessen. Kurze Bodenwellen federt es recht hölzern ab. Ansonsten zeigt sich der Arona wieselflink mit kleinem Wendekreis, weshalb er in der Stadt besonders viel Spaß macht. Auf der Autobahn ist er allerdings genauso wenig fehl am Platz. Nicht überzeugt hat uns allerdings das optionale Navi: Wir haben es vornehmlich in der Schweiz und Frankreich eingesetzt und dort wies es uns akustisch nach links, obwohl die Grafik nach rechts zeigte, führte uns falsch aus Kreislern, fehlinterpretierte die Ausfahrten von Autobahnkreuzen und lotste uns geradewegs in den nächsten Stau.

**Autoflotte-Tipp |** Die 115 PS reichen völlig, der 1.0 TSI ist ein munterer Geselle. Nur wen der Dreizylinderklang wirklich nervt, greift zum 150 PS starken 1.5 TSI mit vier Zylindern (ausschließlich im FR ab 19.176 Euro). Aber bleiben wir bei der 115-PS-Maschine und wählen dazu die mittlere Style-Ausstattung, die mit DSG ab 17.412 Euro zu haben ist. Serienmäßig sind dann die Multikollisionsbremse, die City-Notbremse, der Bordcomputer, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Multifunktions-Lederlenkrad, Klimaanlage oder das Mediasystem „Touch Colour“ mit Fünf-Zoll-Touchscreen und Bluetooth an Bord. Dazu rüsten wir auf mit


- ▶ dem Winterpaket (beheizte Vordersitze und Scheibenwaschdüsen und höhenverstellbarer Beifahrersitz für 360 Euro)
- ▶ dem Klima-Komfort-Paket (unter anderem beheizte und anklappbare Außenspiegel, Zweizonen-Klimaautomatik, automatisch abblendender Innenspiegel, Regensensor; 462 Euro)
- ▶ dem Connectivity-Paket unter anderem mit Acht-Zoll-Touchscreen und Smartphoneschnittstelle für 462 Euro
- ▶ Voll-LED-Scheinwerfern (504 Euro)
- ▶ adaptivem Tempomaten (420 Euro)
- ▶ Rückfahrkamera (588 Euro im Paket mit dem Einparkassistenten) und
- ▶ Totwinkel- und Ausparkassistenten (303 Euro).

Wer dann noch einen Sonderlack (Weiß, Metallic oder Desire Rot zwischen 168 und 546 Euro) sowie das farblich abgesetzte Dach für moderate 336 Euro wählt, kommt auf maximal insgesamt 21.393 Euro.

| Christian Frederik Merten

**Restwerte | DAT-Prognose**

Seat Arona 1.0 EcoTSI Xcellence DSG



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

- 15.000 km/Jahr: 46,4 %
- 25.000 km/Jahr: 41,1 %
- 40.000 km/Jahr: 33,7 %

**Im Detail | Seat Arona 1.0 EcoTSI Xcellence DSG**

**Grundpreis Testwagen 19.429 Euro**  
 R3/999 cm<sup>3</sup> | 85 kW/115 PS | 200 Nm/2.000 – 3.500 U/min | 7-G-DKG | 10,0 s | 182 km/h | 5,0 S | 114 g/km

4.138 x 1.780 x 1.552 mm | 400 – 1.280 Liter  
 Wartung: erstmals nach 2 Jahren/30.000 km, dann jährlich oder alle 30.000 km  
 Effizienzklasse: B  
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 20 | 17  
 Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer