

Im Frachtverkehr

Wie präsentierte sich der aufgefrischte Peugeot 308 SW mit e-HDi-Triebwerk im Autoflotte-Test?

Auf dem Baumarktplatz schlägt die Stunde des kürzlich renovierten Peugeot 308 SW. Wer im Sommer säckeweise Erde oder im Winter eine große Menge Streusalz transportieren möchte, lernt den nun konservativer gezeichneten Löwen im Frachtverkehr richtig zu schätzen.

Schon allein im Grundmaß bietet der Kompaktklasse-Kombi lobenswerte 573 Liter, ohne die Sitze in Reihe zwei bringt der frankophile Pkw-Lenker maximal 1.736 Liter an Fracht unter. Ein – im wahrsten Sinne des Wortes – großer Vorteil gegenüber den derzeit im Flottenmarkt gefragteren deutschen Konkurrenten Ford Focus Turnier, Opel Astra Sports Tourer und VW Golf Variant.

Ein besonderes Lob gibt es auch für die angenehm niedrige wie rückschonende Ladekante (56 Zentimeter), dank der sich der nächste Besuch beim Chiropraktiker bis auf

unbestimmte Zeit hinauschieben lässt.

Für 521 Euro extra können Peugeot-Fans in der Top-Ausstattung Allure der Fünfsitzer zwei Feauteuils mehr spendieren. Reine Geschmacksache, zumal sich die Entfaltungsmöglichkeiten der Passagiere in Reihe zwei ohnehin schon in Grenzen halten. Keine Diskussionen gibt es allerdings in puncto des 84 Euro teuren Trennnetzes.

Für uns stand zu Testzwecken der ab 19.496 Euro erhältliche, Euro-5-konforme 1.6 e-HDi Stop & Start mit Rekuperation und Sechsganghandschalter zur Verfügung – in der mittleren Ausstattung Active. Ein munterer, leiser und kultivierter 1,6-Liter-Selbstzünder, der 112 PS mobilisiert und bei 1.750 Touren satte 270 Nm bereitstellt. Gut gemacht.

In Sachen Normverbrauch stehen 4,4 Liter Diesel auf 100 Kilometern im Datenblatt. Für



Ansehnlich und gut verarbeitet: das Cockpit des Peugeot 308 SW. Hier finden Spritsparer neuerdings auch ein Eco-Display.

realistische Dienstreisen, so unser Resümee an der Zapfsäule, sollte man rund einen Liter mehr einkalkulieren. Bei uns waren es 5,5 Liter im Schnitt. Der CO₂-Wert beträgt 115 g/km – insofern spritsparende Leichtlaufreifen montiert sind. Das Serviceintervall laut Peugeot: alle 20.000 Kilometer oder alle zwei Jahre.

Einen positiven Eindruck hinterließen auch die gute manuelle Schaltbox und die einwandfreie, fixe Start-Stopp-Automatik. Letztere ist in dieser Antriebsgetriebe-Kombination ein Novum beim Importeur und kann bereits zum Zug kommen, sobald der kompakte Löwe die Tempo-20-Marke unterschritten hat.

Wären wir bei den Serienverführungen der mittleren Ausstattung Active. Unter anderem mit sechs Airbags, ESP,

MP3-fähiger CD-Anlage WIP Sound, elektrischen Fensterhebern, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Zwei-Zonen-Klimautomatik, Lederlenkrad, Sicht-Paket, LED-Tagfahrlicht sowie WIP Bluetooth samt Freisprecheinrichtung werden Käufer hier verwöhnt.

Empfehlenswert wegen des extravaganten Karosseriedesigns und somit der Schadenquote: die 521 Euro extra für die Parkpiepser vorn und hinten.

Dank der erwähnten positiven Eigenschaften des 308 SW und dem mehr als respektablen Fahrkomfort erweist sich der Peugeot 308 SW e-Hdi 110 – mehr denn je – als ernst zu nehmender Konkurrent für die deutschen Rivalen. Nicht nur, wenn man öfters den Baumarktplatz ansteuert.

PN Af



Peugeot 308 SW Active

Modell	1.6 e-HDi Stop & Start
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.560
Leistung (kW/PS/min)	82/112/3.600
Drehmoment (Nm/min)	270/1.750
Getriebe	6-Gang manuell
L x B x H (mm)	4.500 x 1.815 x 1.555
0–100 km/h (s)	11,9
Spitze (km/h)	187
Normverbr. (l/100 km)	4,4 D (Test: 5,5 D)
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	115
Preis (netto)	ab 19.496



Schokoladenseite: Maximal 1.736 Liter Dienstreisegepäck schluckt der 308 SW.