



## Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDI 130 Allure EAT8

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Schöne Kombis müssen nicht Avant heißen, sie können auch das unscheinbare Kürzel SW haben und aus Frankreich kommen. Peugeot hat den 508 neu entwickelt und schick in Schale geworfen. Sein Äußeres fällt auf: Er liegt flach auf der Straße, hat eine aggressive Front mit LED-Lichtern und zeigt die Heckleuchten unter einem durchgehenden dunklen, teiltransparenten Band; beim Auf- und Abschließen führen die LEDs darunter eine kurze Lichtershow auf. Der 508 SW hält aber noch eine weitere Besonderheit unter den Kombis bereit: rahmenlose Scheiben in den Seitentüren. Kurzum, ein wirklich schickes Auto.

Innen geht es futuristisch weiter. Die Instrumente sind nach oben und nach vorn gewandert, man erblickt sie nun oberhalb des Lenkrads. Auch die Mittelkonsole erinnert eher an einen Jet als an ein klassisches Auto. Manches mag nicht optimal für Bedienbarkeit und Ergonomie sein, das futuristische Design hebt den 508 SW aber aus der Masse der Mittelklasse-Kombis hervor.

In diesem Test trat der große Peugeot mit dem neuentwickelten kleinen Diesel an, er schöpft aus 1,5 Liter Hubraum immerhin 130 PS und maximal 300 Nm Drehmoment. Damit ist der Franzose ordentlich motorisiert, kann aber seinem dynamischen Auftritt nicht ganz gerecht werden. Mehr als die Leistung vermisst mancher die Möglichkeit, das doch recht straffe Standardfahrwerk durch das mit adaptiven Dämpfern zu upgraden, das eine gelungene Kombination aus Komfort und Fahrdynamik bietet. Für den Langstreckeneinsatz könnte das Serienfahrwerk auch etwas kommoder ausgelegt sein. So oder so, der neue 508 SW ist eine sportliche Erscheinung mit umfangreicher Ausstattung, jedoch mit über 38.000 Euro für unsere Testvariante nicht gerade günstig. **Konkurrenten:** u.a. KIA Optima Sportswagon, Hyundai i40 Kombi, Opel Insignia Sports Tourer, Skoda Octavia Combi, VW Passat Variant.

- ⊕ umfangreiche Serienausstattung, hohe aktive und passive Sicherheit, gutes Raumangebot, angemessener Verbrauch und saubere Abgase
- ⊖ gewöhnungsbedürftige Bedienung, eingeschränkte Sicht nach hinten, hoher Preis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★★☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 508 SW ist gut verarbeitet, die Bauteile sind sauber gefertigt; die Spalten und Fugen fallen nicht zu groß aus. Eine Besonderheit bei diesem Kombi sind die rahmenlosen Scheiben vorn und hinten. Der in weiten Teilen verkleidete Unterboden ist gut geschützt und aerodynamisch optimiert, nur der hintere Bereich um den großen, zweiflutigen Auspuffendtopf hat eine Verkleidungslücke. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehoben und gehalten, das vereinfacht beispielsweise das Nachfüllen der Scheibenreinigungsfüssigkeit. Im Innenraum geht die sorgfältige

Verarbeitung weiter, alles sitzt soweit fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Die Zierleisten in geflochtener Carbonoptik sind im Bereich des Armaturenbretts gepolstert und damit nicht nur nett anzusehen, sondern auch "anzufühlen". Peugeot demonstriert den Willen um einen wertigen Eindruck im Innenraum - während andere Hersteller immer weiter abbauen und sparen, gehen die Franzosen hier einen erfreulichen gegensätzlichen Weg.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,11 Diesel pro 100 km an, ergibt sich trotz des bei den Dieselversonen kleineren Tanks von 55 Litern eine theoretische Reichweite von etwa 1.075 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testfahrzeugs bei 473 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine Reling bzw. flache Transportbahnen, an denen geeignete Träger einfach befestigt werden können, die Dachlast darf aber nur bescheidene 65 kg betragen. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind bis 75 kg erlaubt, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes noch genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Peugeot bis zu einem Gewicht von 1,5 Tonnen - das ist für ein Mittelklassewagen nicht besonders viel, mit großen Wohnhängern wird es da schon knapp. Hat der Hänger keine eigene

Bremse, darf er bis 745 kg wiegen. Ein Reifenreparatur-Set ist serienmäßig. Da dieses im Falle einer Reifenpanne aber oft nicht besonders hilfreich ist und zudem sehr umständlich in der Handhabung sein kann, ist das optionale Notrad sehr zu empfehlen - dann sind zusätzlich Bordwerkzeug und Wagenheber an Bord. Der Tankverschluss inklusive Fehlbetankungsschutz ist in die Tankklappe integriert und diese wiederum über die Zentralverriegelung gesichert - eine praktische Lösung. Unter der Tankklappe befindet sich auch der Einfüllstutzen für den AdBlue-Tank, der mit 17 Litern eine angemessene Größe hat. Der Wendekreis von 11,4 m, die Länge von 4,78 m und die Breite von 2,09 m machen den neuen 508 SW nicht gerade handlich für den engen Innenstadtverkehr.

### 2,8 Licht und Sicht

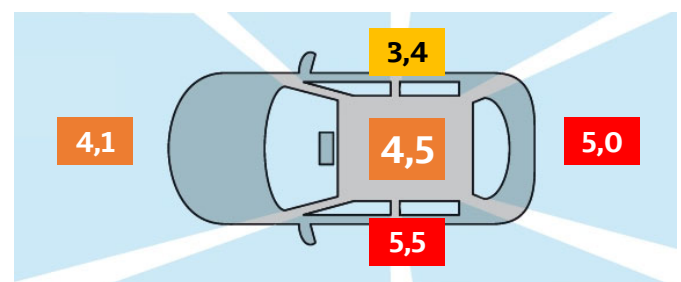
Der 508 SW ist ein langes Auto, gerade die Front ist nicht leicht zu überblicken; das Ende des Fahrzeugs ist über die Heckscheibe leichter abzuschätzen. Die Dachsäulen sind nicht gerade schmal, und so fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsicht-



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

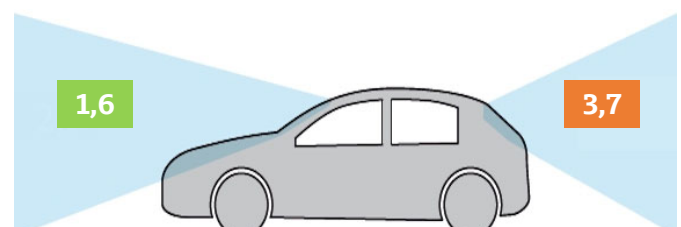
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



messung nur noch ausreichend aus. Der Blick nach hinten wird zusätzlich über die hinteren Kopfstützen eingeschränkt. Bodennahe Hindernisse kann man vorn noch recht gut erblicken, hinten fällt das schon schwerer - die Rückfahrkamera ist also hilfreich, um hinter dem Peugeot nichts und niemanden zu übersehen. Die serienmäßige Heckkamera kann man um eine weitere an der Front ergänzen, anhand der beiden Bilder wird eine Sicht auf das Auto aus der Vogelperspektive errechnet. Das klappt - obwohl nur zwei Kameras zur Verfügung stehen - erstaunlich gut, kann aber nicht die Bildqualität wie bei einem System mit vier Kameras erreichen.

Peugeot bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig

Parkensensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten (Park Assist) ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt, oder in einer weiteren Ausbaustufe auch Gas und Bremse selbst steuert (Full Park Assist). LED-Scheinwerfer mit separatem Abbiegelicht gibts gegen Aufpreis, ein einfacher Fernlichtassistent, der Auf- und Abblenden übernimmt, ist Serie. Der Innenspiegel (Serie) und die beiden Außenspiegel (Aufpreis) blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

⊖ Einen asphärischen Bereich besitzt keiner der Außenspiegel, der Bereich neben und seitlich hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Als flacher Kombi sieht der 508 SW flott aus, ist aber nicht ideal zum Ein- und Aussteigen - die Türen sind zwar ausreichend groß, die A-Säulen verlaufen allerdings niedrig und im Bereich der hinteren Türen fällt das Dach auch schon wieder leicht ab. Da die Türen nicht zu lang sind, benötigt man folglich beim Ein- und Aussteigen nicht viel Platz seitlich neben dem Auto - das ist ein Vorteil. Die Sitzflächen vorne liegen etwa 39 cm über der Straße (Sitze ganz nach unten gestellt) und damit etwas niedrig; immerhin sind die Schweller weder zu hoch und noch zu breit. Eine Umfeldbeleuchtung mit Abschaltverzögerung ist

serienmäßig, das schlüssellose Zugangssystem gibt es optional.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel fehlen, sie können eine Entlastungsmöglichkeit für den Rücken während der Fahrt bieten und auch beim Ein- und Aussteigen hilfreich sein. Der Komfortzugang lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 435 Liter (Testwagen ohne optionalem FOCAL-Soundsystem mit Subwoofer seitlich im Kofferraum). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 750 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 820 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.490 Liter Volumen verfügbar.



Mit 435 l Volumen ist der Kofferraum des Peugeot 508 SW für eine Kombilimousine von klassenüblicher Größe.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, das Schließen fällt dank der praktischen Griffkante in der Heckklappenverkleidung auch nicht schwer. Gegen Aufpreis erhält man die Heckklappe elektrisch betrieben, dann lässt sich auch die Öffnungshöhe begrenzen, wenn beispielsweise die Decke in der Garage recht niedrig ist. In Kombination mit dem Keyless-System öffnet und schließt die Klappe berührungslos, ein kurzer Fußschwenk unter das Heck reicht aus (Funktion abschaltbar).

Die Kofferraumklappe öffnet weit nach oben; weil die Klappenkante etwas nach vorn schwenkt, besteht erst deutlich über 1,95 m Größe die Gefahr, dass man sich bei Unachtsamkeit den Kopf an der Klappe stößt. Die Ladekante liegt 65 cm über der Straße und damit auf günstiger Höhe. Die Stufe innen ist mit knapp 5 cm niedrig und stört damit im Alltag nicht. Unter dem Boden findet man noch kleine Fächer, deren Volumen mit etwa fünf Litern aber kaum der Rede wert sind.

Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht eine weitgehend ebene Fläche ohne Stufe, die nur leicht zu den Vordersitzen hin

ansteigt. Der Kofferraum wird von je einer LED-Leuchte links und rechts ausgeleuchtet.

### 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Entriegeln lassen sich die Lehnenteile am Sitz direkt oder vom Kofferraum aus, anschließend fallen sie von alleine um. In Kombination mit dem optionalen FOCAL-Soundsystem entfällt das Fach rechts im Kofferraum, ansonsten befindet

sich wie im Testwagen ein Netz dort, das man nach unten zusammenfallen kann. Seitlich links und rechts findet man jeweils einen Taschenhaken. Ein Kofferraumtrennnetz ist Serie, es kann am Dachhimmel sowohl hinter den Rücksitzen als auch hinter den Vordersitzen eingehängt werden. Im Bereich des Bodens gibt es vier Verzurrösen vorn und hinten, gegen Aufpreis zusätzlich ein Schienensystem am Boden, auf dem sich Halterungen flexibel befestigen lassen.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Auch beim neuen 508 SW hat Peugeot auf ein reduziertes Cockpit gesetzt - möglichst wenige Hardwaretasten sollen die vielen Funktionen, hauptsächlich gesteuert über das Infotainmentsystem, adressieren. Der 10-Zoll-Touchscreen ist hierfür günstig positioniert und gut erreichbar. Das Konzept sieht auf den ersten Blick übersichtlich und gefällig aus, bald gehen aber schnell auffindbare, speziellen Funktionen zugewiesene Tasten für häufig benutzte Funktionen ab. So führt die Bedienung der Klimaautomatik über das Menü zu oftmals unnötig vielen Bedienschritten - um nur ein Beispiel zu nennen. Hier sind die Franzosen wie manch anderer Hersteller etwas über das Ziel hinausgeschossen. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen liegen jedoch in den Tiefen des Systems und sind dort nur umständlich zu erreichen - eine passende separate Taste wäre dann die bessere Lösung. Einen weiteren Beitrag zur futuristischen Anmutung des Cockpits leistet das serienmäßige digitale Kombiinstrument mit 12,3 Zoll Diagonale. Die Konkurrenz bietet dies oft nur gegen Aufpreis. Es lässt dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen

Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig übersichtlich und letztlich als Spielerei. Hinzu kommt, dass der Fahrer nicht wie üblich durch das Lenkrad auf die Instrumente sieht, sondern diese darüber angeordnet sind - das ist gewöhnungsbedürftig und nicht jedermanns Sache.



**Materialauswahl und Verarbeitungsqualität stimmen beim 508. Bei der Bedienung sind die Franzosen allerdings einen Schritt zu weit gegangen. Zu viele Funktionen wurden in das Infotainmentsystem übernommen und müssen umständlich über die Menüführung ausgewählt werden.**

### 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimediaausstattung zeigt sich Peugeot spendabel. Neben einem Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage ist sogar ein Navigationssystem serienmäßig an Bord - das ist auch in dieser Klasse nicht selbstverständlich. Über die integrierte SIM-Karte erhält man drei Jahre kostenfrei Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie Infos über Wetter, Tankstellen, Parkplätze usw. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse

und eine AUX-Buchse, die Anbindung eines Smartphones über Android Auto oder Apple CarPlay ist ebenfalls möglich. Optional bietet Peugeot einen DAB+ Tuner, ein FOCAL-Soundsystem mit 10 Lautsprechern und 12-Kanal-Verstärker sowie eine Handyablage mit induktiver Ladefunktion.

## 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der 508 SW ist ein großes Auto und bietet seinen Insassen vorn auch ein angemessenes Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Menschen. Die Kopffreiheit ist noch etwas üppiger, sie würde auch für knapp zwei Meter große Personen ausreichen - trotz optionalem Schiebedach im

Testwagen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch für die Fahrzeugklasse nicht besonders großzügig. Das subjektive Raumgefühl fällt jedoch nur zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen, die hoch bauende Mittelkonsole sowie der dunkle Dachhimmel.

## 3,2 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank verhält es sich ähnlich, dort ist auch die Beinfreiheit die limitierende Komponente. Ab etwa 1,85 m Größe stößt man mit den Knien an den Vordersitz - wenn die Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde auch für über 1,90 m große Menschen ausreichen. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse etwas knapp geschnitten, für zwei Erwachsene nebeneinander reicht sie aber locker.

## 3,2 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze oder eine einstellbare Lehnenneigung hinten gibt es nicht. Vorne ist das Angebot an Ablagen gut, es gibt ein großes Fach unter der Mittelarmlehne sowie ein Fach neben dem Getriebewählhebel sowie zwei Becherhalter. Die hohe Mittelkonsole spannt quasi einen Bogen, unter dem ein weiteres, seitlich zugängliches Fach angeordnet ist, das die optionale induktive Ladeschale für Handys sowie zwei USB-Anschlüsse beherbergt. Die Seitenfächer vorn sind groß genug, aber eher schmal ausgeführt, gerade so passen 1-l-Flaschen hinein. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert; die Betriebsanleitung findet in einem extra Halter Platz.



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

⊖ Hinten ist das Angebot an Ablagen nicht überzeugend; nur noch kleine Flaschen - wenn überhaupt - passen in die schmalen Türfächer und die Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne sind so flach, dass sie Getränke kaum sicher halten können. Die Lehnentaschen bestehen nur aus Netzen und sind ziemlich schmal, maximal Gegenstände im DIN A4 Format lassen sich noch verstauen.

## 2,6 KOMFORT

### 3,1 Federung

Für den 508 SW mit dem kleineren Dieselmotor gibt es keine adaptiven Dämpfer. Das konventionelle Fahrwerk ist recht straff abgestimmt. Was der Fahrdynamik gut tut, wirkt sich weniger günstig auf den Komfort aus. So werden die Insassen innerorts spürbar über die Straßenzustände informiert, Einzelhindernisse kommen recht deutlich durch. Kopfsteinpflaster führt zu leichten Vibrationen im Lenkrad und je nach Tempo zu Wummern im Innenraum. Geschwindigkeitshügel pariert die Federung ganz ordentlich. Auf der Landstraße wirkt der 508

SW ruhiger, mit zunehmendem Tempo zeigt sich das Fahrwerk schluckfreudiger. Auf der Autobahn ist der Fahrkomfort gut, nur wellige Fahrbahn regt die Karosserie immer wieder etwas an. Insgesamt spürt man einen deutlichen Unterschied zu den ebenfalls tendenziell straff ausgelegten Peugeot 508 mit Adaptivfahrwerk, welches aber gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten mehr Unebenheiten absorbieren kann.

## 2,0 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinie Allure umfasst vorn serienmäßig ergonomische Komfortsitze mit AGR-Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e.V.). Bei diesen kann neben der Höhe auch die Neigung eingestellt und die Oberschenkelaufgabe ausgezogen werden. Außerdem ist eine elektrisch einstellbare Vierwege-Lordosenstütze inkludiert. Fahrer- und Beifahrersitz bieten somit eine angenehme Sitzposition und eine gute Rückenunterstützung für unterschiedliche Staturen. Lehnen und Flächen sind ausgeprägt konturiert, die Seitenwangen aber nicht zu fest, so dass sie beim Ein- und Aussteigen nicht behindern. Das Gestühl bietet auch bei flotter Kurvenfahrt einen guten Seitenhalt. Die Mittelarmlehne ist nicht einstellbar, passt aber immerhin in der Höhe zu den

Armlehnen in den Türen. Hinten sitzt man deutlich weniger bequem, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind annehmbar, mehr aber auch nicht. Seitenhalt ist wenig geboten - die ausklappbare Mittelarmlehne kann hier aber helfen. Große Erwachsene wünschen sich etwas mehr Oberschenkelaufgabe. Der Mittelsitz hinten ist wie bei den meisten Autos nur für kurze Strecken geeignet.

⊖ Schade: Peugeot hat sich bei den Sitzen und deren Einstellmöglichkeiten viel Mühe gegeben, die Gurthöhe an der B-Säule lässt sich aber nicht justieren, für manche Staturen führt der Gurt dann unangenehm am Hals entlang.

## 2,8 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 67,9 dB(A). Der Motor ist mit dezentem Grummeln bis Landstraßentempo zu vernehmen, wird nur unter Last deutlich hörbar. Sein Klangbild ist nicht für jedermann gefällig - dass hier vier Zylinder selbstzündend betrieben werden, lässt

sich nicht leugnen. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Diese sind insgesamt angemessen für den Anspruch eines Reisekombis.

## 2,5 Klimatisierung

⊕ Alle Peugeot 508 SW haben eine Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität und Umluftautomatik samt Luft- und Feuchtigkeitssensoren serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung vorn, eine Standheizung sowie getönte hintere Scheiben. Eine

Lenkradheizung oder Sitzlüftung sind dagegen nicht erhältlich.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett und für die hinteren Passagiere nicht getrennt voneinander regulieren.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Die 130 PS des 1,5-Liter-Dieselmotors müssen knapp 1,6 Tonnen Leergewicht in Schwung bringen. Das klappt ganz ordentlich, dank 300 Nm Drehmoment hat der Motor eine gute Durchzugskraft. Der Zwischenspur von 60 km/h auf Tempo 100 - zum Beispiel für den Überholvorgang - kann in 7,1 Sekunden erledigt werden. Auch nach einem Abbiegevorgang setzt sich der 508 SW schnell wieder in Bewegung, was wichtig

ist für das zügige Einfädeln in den fließenden Verkehr. Peugeot gibt die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 10,1 Sekunden an, die eingetragene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 208 km/h - diese wird aber nur mit sehr viel Anlauf erreicht. Der HDi-Basismotor wird dem sportlichen Äußeren des Kombis zwar nicht ganz gerecht, ist aber eine völlig ausreichende Motorisierung für den Alltag.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft einigermaßen vibrationsarm, er ist etwas ruhiger als die stärkeren Diesel-Versionen mit zwei Liter Hubraum. Es werden nur leichte Vibrationen ins Lenkrad und in die Sitze übertragen, gerade wenn man Leistung abverlangt oder auch im Leerlauf. Fordert man das Aggregat, ist der Diesel kurzzeitig deutlich mit seinem harten

Verbrennungsgeräusch zu hören, wird aber nicht störend brummig, selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen. Beim Ausdrehen ist der Motor ebenfalls deutlich zu vernehmen, neigt aber nicht zu fiesem Dröhnen. Das Ansprechverhalten des Turbodiesels ist gut, ebenso gefällt die gleichmäßige Leistungsentfaltung.

## 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Während die Achtgang-Wandlerautomatik in Kombination mit dem 1,6-l-Turbobenziner nicht so recht überzeugen konnte, gibt sie im Zusammenspiel mit den Dieselmotoren ein spürbar harmonischeres Bild ab. Sie schaltet zwar ab und zu immer nicht ganz ruckfrei, wählt die Gänge aber sinniger, reagiert gezielter und lässt den 508 SW damit insgesamt souveräner wirken. Kleine Gaspedalbewegungen werden nicht sofort in nervöses Schalten umgesetzt, sondern die Elektronik nutzt das hohe Drehmoment des Motors bei mittleren Drehzahlen. Ob bei ruhiger Fahrweise oder sportlich bewegt, die Motor-Getriebe-

Kombination passt gut zum 508 SW als dynamischer Reisekombi. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, bei Schaltvorgängen unter Last spürt man aber leichte Zugkraftschwankungen. Die Gesamtübersetzung ist insgesamt lang, aber nicht zu lang, um den "kleinen" Motor nicht zu überfordern. Im achten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.100 1/min - das hilft beim Spritsparen. Die Gänge können über die Schaltpaddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, die Motorstarts verlaufen geschmeidig und zügig.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der neue 508 versteht es auch als Kombi fahrdynamisch zu überzeugen. Er liegt stabil und weitgehend ruhig auf der Straße und reagiert gut auf Lenkimpulse. In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert er nur leicht und gut beherrschbar, um etwas Tempo herauszunehmen. Insgesamt sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, wobei er beispielsweise beim Gaswegnehmen in der Kurve kaum Lastwechselreaktionen zeigt, wodurch der Kombi gut kontrollierbar bleibt. Seinen Grenzbereich kündigt er mit bereits erwähntem Untersteuern an. Auch der Geradeauslauf ist einwandfrei, der

508 SW lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nur wenig aus der Ruhe bringen. Die Aufbaubewegungen halten sich selbst bei sportlicher Fahrweise in Grenzen. Die Traktion ist trotz Frontantrieb gut, das Drehmoment überfordert die Vorderräder nicht - solange die Fahrbahn trocken ist.

Im ADAC Ausweichtest wird der 508 SW seinem sportlichen Auftritt voll gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar, er bietet dabei gute Sicherheit wie auch fahrdynamisch einen hohen Spaßfaktor.

### 2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einem insgesamt guten Lenkgefühl und spricht spontan an - das vergleichsweise kleine Lenkrad spielt hier mit hinein. Die Zielgenauigkeit ist insgesamt gut und passend zum Fahrzeug. Die Lenkkräfte liegen speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten auf vergleichsweise geringem Niveau und steigen dann mit

zunehmendem Tempo an, so dass die Lenkung bei höheren Geschwindigkeiten eine angemessene Rückmeldung gibt. Mit rund drei Umdrehungen von links nach rechts hält sich der Lenkaufwand in Kombination mit dem kleinen Lenkrad in Grenzen.

### 1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Peugeot 508 SW BlueHDi 130 nach nur 33,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) - ein wirklich guter

Wert, der auch einem Sportwagen stehen würde. Die Dosierbarkeit sowie das Ansprechverhalten gefallen und geben keinen Anlass zur Kritik.

## 1,7 SICHERHEIT

### 1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im neuen 508 SW bekommt man viele der heute verfügbaren Assistenzsysteme, die meisten sind sogar Serie. Dazu gehört eine Abstands- und Kollisionswarnung sowie der Notbremsassistent, der auch Fußgänger und Fahrradfahrer registrieren kann. Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sind ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Erweitern lässt sich letzterer um den Abstandsregelautomaten (ACC). Immer dabei sind im Peugeot in Allure-Ausstattung der Spurhalteassistent, der Totwinkelassistent sowie die Müdigkeitswarnung. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage in erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Das serienmäßige Reifendrucksystem misst indirekt über die ABS-Sensoren, das ist nicht so genau wie mit Sensoren direkt in den Reifen, dafür muss man nicht für jeden Reifensatz Sensoren besorgen oder die aktiven Sensoren nach einigen Jahren erneuern. Ein Head-Up-Display gibt es nicht, einen Nachtsichtassistenten dafür schon, er warnt bei Kollisionsgefahr vor Personen und Wildtieren.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erhält der neue Peugeot 508 SW ein sehr gutes Ergebnis im Insassenschutz, er kann 96 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Test 12/2018). Der 508 SW hat Front-, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Knieairbags für die Frontinsassen oder Seitenairbags für die Fondpassagiere sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch große Personen mit 1,95 m Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen ebenfalls weit nach oben, bis knapp 1,90 m Körpergröße bieten sie guten Schutz. Der 508 ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Peugeot Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt; die dafür benutzte SIM-Karte ist in jedem 508 serienmäßig verbaut.

⊖ Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappen-Innenverkleidung untergebracht, für den Verbandkasten fehlt eine explizite und sinnvolle Befestigungsmöglichkeit.

### 2,0 Kindersicherheit

⊕ Auch im Bereich Kindersicherheit gibt es ein gutes Ergebnis, 86 Prozent der möglichen Punkte werden vergeben. Der 508 verfügt serienmäßig über drei Isofix-Halterungen

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



(zwei hinten, eine auf dem Beifahrersitz), der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. i-Size-Freigaben sind ebenfalls gegeben. Mit Ausnahme des mittleren Fondsitzes sind die übrigen Plätze gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet. Allerdings kann man die vorderen Sitze beim Befestigen einer Babyschale hinten nicht mehr komplett zurückschieben. Wie immer empfiehlt sich daher vor dem Kauf eine Probemontage. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich über einen versenkten Drehknopf an- und abschalten, Kinder können die Einstellung daher nicht einfach verändern - eine simple, aber sichere Lösung.

## 2,8 Fußgängerschutz

Das Ergebnis des Fußgänger-Crashtests nach Euro NCAP Norm fällt mit 71 Prozent zufriedenstellend aus. Peugeot verbaut im neuen 508 eine aktive Motorhaube - bei einer Kollision mit einem Fußgänger wird der hintere Teil der Haube blitzschnell angehoben, so dass ausreichend Platz zwischen weicherer Haube und unnachgiebigen Motorteilen sowie hartem Scheibenrahmen unten besteht. Trotzdem ist das Verletzungsrisiko rund um die Frontscheibe hoch. Um einen Aufprall möglichst

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

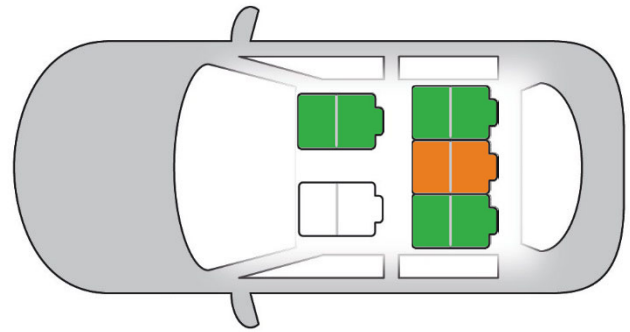
Der Peugeot 508 SW 2.5 BlueHDi 130 mit Achtgang-Automatikgetriebe kommt im ADAC Ecotest auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 161 g/km, wofür es immerhin 30 Punkte von maximal 60 möglichen gibt. Für ein gut ausgestattetes, so großes und nicht gerade leichtes Fahrzeug ist das ein angemessener Verbrauch. Das Getriebe bietet im Eco-Modus eine Freilauf-funktion, die den Motor in den Leerlauf schickt und den 508 SW ohne Motorbremse rollen lässt. Wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Peugeot etwas Kraftstoff sparen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,1 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Diesel alle 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Alle Motoren des neu entwickelten 508 SW sind nach der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert, somit auch der 1,5-l-Turbodiesel. Das SCR-System zur Stickoxidreduktion wurde überarbeitet, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen sicher unter den Grenzwerten zu halten. Das gelingt dem Franzosen sehr gut, keine der Schadstoffgruppen ist zu beanstanden - in allen Fällen bleibt der 508 HDi unter den gesetzlich vorgegebenen

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

sehr gut (0,6–1,5) gut (1,6–2,5) befriedigend (2,6–3,5) ausreichend (3,6–4,5) mangelhaft (4,6–5,5)

zu vermeiden oder zumindest dessen Schwere zu reduzieren, gibt es serienmäßig den Notbremsassistenten mit Personenerkennung. Zusätzlich kann man einen Nachtsichtassistenten ordern, der Personen im Dunkeln erkennen kann, diese dem Fahrer anzeigt und ihn warnt.

## Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,1		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,4		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,1		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

Grenzen, selbst wenn im Autobahnzyklus viel Leistung abgefordert wird. Das Resultat im Ecotest: 49 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erzielt der 508 SW 1.5 BlueHDi 130 insgesamt 79 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen - diese Variante ist damit unter Ecotest-Aspekten empfehlenswert, da auch die Straßenmessung keine Beanstandungen ergeben hat.

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Peugeot 508 SW kostet mit dem 130 PS Diesel in der Allure-Ausstattung mindestens 38.150 Euro. Das ist auf den ersten Blick sehr viel Geld für den Mittelklasse-Peugeot, aber man bekommt dafür einen großen Kombi mit viel Ausstattung. Zahlreiche Komfort- und Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord: Navigationssystem, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 18 Zoll Räder, Totwinkel- und Notbremsassistent ebenso wie das digitale Kombiinstrument. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 218

Euro (nach WLTP-CO<sub>2</sub>-Ausstoß), das geht für ein Dieselauto in Ordnung. Die Aufwendungen für die Versicherung sind recht hoch, bei den Typenklassen ist der Diesel schlechter als der Benziner eingestuft (Haftpflicht 20, Teilkasko und Vollkasko jeweils 24). Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Wartungsintervalle liegen unter normalen Nutzungsbedingungen bei bis zu 30.000 km.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 PureTech 180 Active EAT8	1.6 PureTech 225 GT EAT8	1.5 BlueHDi 130 Active	2.0 BlueHDi 160 Allure EAT8	2.0 BlueHDi 180 GT EAT8
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1499	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	133 (180)	165 (225)	96 (130)	120 (163)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1650	300/1900	300/1750	400/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	8,0	7,4	9,9	8,5	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	246	208	226	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4   S	5,7   S	4,0   D	4,5   D	4,7   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/24	17/24/24	20/24/24	18/22/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	36.250	47.100	32.750	39.950	47.950

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km	3,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	101 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	0 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R 17W/-
Länge/Breite/Höhe	4.778/1.859/1.420 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/538 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530/1780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1500 kg
Stützlast/Dachlast	75/65 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Rennes-La-Janais

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 Z R 18 98Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,4/6,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	134 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	1.075 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1570/473 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	435/820/1.490 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>110 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>68 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>161 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>409 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	748 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	218 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/24		
Basispreis 508 SW 1.5 BlueHDi 130 Allure EAT8	38.150 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.653 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.000 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.200 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.200 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	ab 400 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/400 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	740 Euro
Metalliclackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,9	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,7</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,1</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,0
Federung	3,1	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,5		

Stand: März 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer