



Peugeot 508 SW 1.6 PureTech 225 GT EAT8

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (165 kW / 225 PS)

Wer den Peugeot 508 jeweils mit dem Top-Verbrennungsmotor fahren möchte, muss zur Ausstattungsvariante GT greifen, da der 180 PS-Selbstzünder und der 225 PS starke Turbobenziner nur in dieser angeboten werden. In beiden Fällen sorgt dann eine Achtgang-Automatik für die Kraftübertragung.

In diesem Test trat der dynamisch designte Kombi mit dem leistungsstärkeren Turbobenziner an. Damit ist der Kombi kräftig motorisiert und fährt auch ein entsprechend gutes Resultat bei den Fahrleistungen ein. Was allerdings den alltäglichen Fahrkomfort schmälert, ist das Schaltverhalten der Automatik. Denn sensible Gemüter spüren nahezu jeden Gangwechsel und speziell bei zügigem Beschleunigen oder allgemein etwas sportlicherer Fahrweise reagiert die Automatik schon auf kleine Regungen am Gaspedal und schaltet nervös einige Gänge runter sowie spät wieder hoch. Das wirkt insgesamt unharmonisch. Im Ecotest kann der Antrieb ebenfalls nicht vollends überzeugen, da der Durchschnittsverbrauch mit sieben Litern auf 100 km nicht gerade niedrig ausfällt und der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnteil deutlich ansteigt.

Das Fahrverhalten allerdings passt zum sportlichen Charakter. Das serienmäßige adaptive Fahrwerk federt tendenziell straff an; es bietet aber dennoch genügend Restkomfort und verhilft dem Kombi zu einer gelungenen Fahrdynamik. Der 508 SW liefert im ADAC Ausweichtest eine tolle Vorstellung ab. Er lässt sich sicher und zielgenau bewegen - und auch die Durchfahrgeschwindigkeiten liegen hoch.

Überzeugend ist darüber hinaus die Serienausstattung. Der GT bietet nicht nur viele Komfortfeatures, er ist auch mit zahlreichen Helferlein wie einem Müdigkeitswarmer, einem Notbremssystem, einem Totwinkelassistenten und LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis werden weitere Systeme wie beispielsweise ein Nachtsichtsystem angeboten.

Der 508 SW ist in der getesteten Ausstattung aber nicht gerade günstig: Peugeot verlangt mindestens 47.100 Euro für den sportlichen Kombi. **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

⊖ gewöhnungsbedürftige Bedienung, eingeschränkte Sicht nach hinten, nervöses Getriebe, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

Familie 2,7

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 3,4

Langstrecke 2,5

Transport 2,3

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,7

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 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 Unterboden zeigt sich in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert. Der Motor und der hintere Bereich um den großen, zweiflutigen Auspuffendtopf sind aber unverkleidet. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehoben und gehalten, das vereinfacht beispielsweise das Nachfüllen der Scheibenreinigungsflüssigkeit.

Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles

sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich - nur die Kunststoffkanten könnten zum Teil etwas besser entgratet sein. 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,0 l Super pro 100 km an, ergibt sich trotz des recht großen 62 l Tanks auch nur eine theoretische Reichweite von 885 km. Der Tankverschluss inklusive Fehlbetankungsschutz ist in die Tankklappe integriert und diese wiederum über die Zentralverriegelung gesichert - eine praktische Lösung.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testfahrzeugs bei lediglich 433 kg - das könnte für vier Erwachsene samt Gepäck unter Umständen knapp werden. Auf dem Dach gibt's eine Reling bzw. flache Transportschienen, 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 1,6 Tonnen - das ist für ein Mittelklassewagen nicht besonders viel, mit großen Wohnanhängern 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 hilfreich ist und zudem sehr umständlich in der Handhabung sein kann, ist das optionale Notrad sehr zu empfehlen - dann sind zusätzlich Radmutternschlüssel und Wagenheber an Bord.

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 im engen Innenstadtverkehr.

2,7 Licht und Sicht

⊕ Bodennahe Hindernisse kann man vorn noch recht gut erblicken, hinten fällt das schon schwerer - die serienmäßige Rückfahrkamera ist also hilfreich, um hinter dem Peugeot nichts und niemanden zu übersehen. Die Heckkamera kann man um eine weitere an der Front ergänzen, anhand der beiden Bilder wird eine Sicht auf das Auto aus der Vogelperspektive berechnet. 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 Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten (Full Park Assist) ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken nicht nur das Lenken übernimmt, sondern auch Gas und Bremse selbst steuert. Bei der Ausstattungsvariante GT sind serienmäßig LED-Scheinwerfer mit separatem Abbiegelicht verbaut. Ein

einfacher Fernlichtassistent, der Auf- und Abblenden übernimmt, ist ebenso Serie wie automatisch abblendende Spiegel - innen und außen.



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

⊖ 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 Rundumsichtmessung nur ausreichend aus. Der Blick nach hinten wird zusätzlich über die hinteren Kopfstützen eingeschränkt, da sich diese nicht vollständig versenken lassen. 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 beim GT serienmäßig.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel fehlen, sie können eine Entlastungsmöglichkeit für den Rücken während der Fahrt

1,9 Kofferraum-Volumen

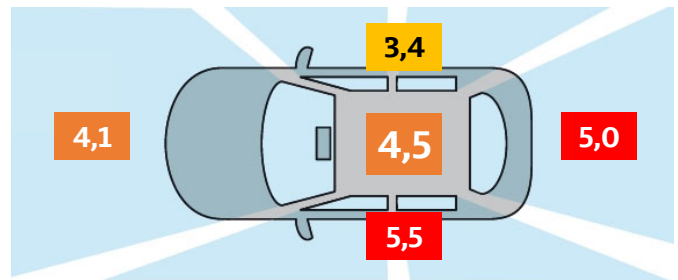
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 435 Liter (Testwagen mit optionalem Focal-Soundsystem mit Subwoofer seitlich im Kofferraum). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 750 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 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.

2,0 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 serienmäßigen Keyless-System öffnet und schließt die Klappe berührungslos, ein kurzer Fußschwenk unter das Heck reicht

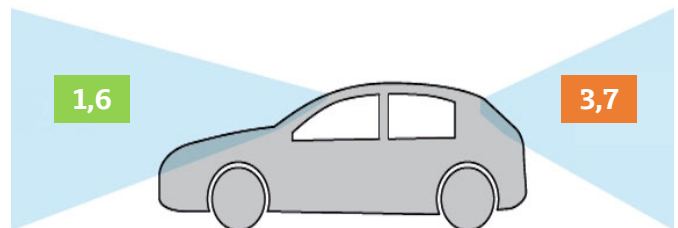
Rundumsicht

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.



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.



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

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 ist. 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. Beim GT entfällt das Netz in der rechten Seitenverkleidung, da sich dort der Subwoofer des serienmäßigen Focal-

Soundsystems befindet. 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 sowie zusätzlich ein Schienensystem (Serie) 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.

1,7 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. Darüber hinaus sind ein DAB+ Tuner sowie das Focal-Soundsystem mit 10 Lautsprechern und 12-Kanal-Verstärker beim GT serienmäßig an Bord. 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. Eine Handyablage mit induktiver Ladefunktion ist optional erhältlich.

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.

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, 1-l-Flaschen passen gerade so hinein. Das Handschuhfach ist nicht



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

Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse etwas knapp geschnitten, für zwei Erwachsene nebeneinander reicht sie aber locker.

besonders groß und nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert; die Betriebsanleitung findet in einem extra Halter Platz.

⊖ 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.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ In der Ausstattungsvariante GT ist der 508 serienmäßig mit adaptiven Dämpfern ausgestattet. Die Unterschiede zwischen den Modi (Eco, Comfort, Normal, Sport) sind aber nur marginal. Die Federung macht insgesamt einen ordentlichen Job, das Federungsansprechen ist deutlich komfortabler als beim Standardfahrwerk, an das Niveau so mancher Konkurrenten kommt es aber nicht hin. Der Peugeot wird damit eher seinen sportlichen Ansprüchen gerecht. Speziell Einzelhindernisse oder auch mehrere aufeinander folgende

Kanten sowie Wellen lassen den Kombi hölzern ansprechen, er reicht sie deutlich in den Innenraum durch - die großen 19 Zoll Räder machen es der Federung zudem nicht leicht, solche Unebenheiten zu schlucken. Auf Kopfsteinpflaster kann der Franzose eine recht gute Figur abgeben und federt angemessen. Für lange Autobahnfahrten ist der Franzose prädestiniert, da er selbst bei hohen Geschwindigkeiten kaum Aufbaubewegungen besitzt.

2,0 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinien Allure und GT umfassen vorn serienmäßig ergonomische Komfortsitze mit AGR-Gütesiegel

(Aktion Gesunder Rücken e.V.). Bei diesen kann neben der Höhe auch die Neigung eingestellt und die

Oberschenkelaufklappung 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. Optional sind die vorderen Sitze elektrisch einstellbar und besitzen eine Massagefunktion. Alternativ ist gegen Aufpreis auch ein Lederbezug erhältlich. Lehnen und Flächen sind ausgeprägt konturiert, die Seitenwangen aber nicht zu fest, sodass 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.

2,8 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt 67,9 dB(A). Unter Last ist der Motor deutlich zu hören und klingt nicht sehr charmant. Fährt man aber gleichmäßig dahin, tritt der Vierzylinder dezent in den Hintergrund. Windgeräusche

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 Oberschenkelaufklappung. 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.

2,3 Klimatisierung

⊕ Alle Peugeot 508 SW haben eine Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität und Umluftautomatik samt Luft- und Feuchtigkeitssensoren serienmäßig. Ebenfalls aufpreisfrei ist der GT mit Sitzheizung vorn sowie abgedunkelten Scheiben im Fond ausgestattet.

sche fallen nicht explizit auf und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Diese sind insgesamt angemessen für den Anspruch eines Mittelklasse-Kombis, nur das Achspoltern auf schlechten Straßen fällt negativ auf.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett und für die hinteren Passagiere nicht getrennt voneinander regulieren. Eine Standheizung wird leider nur für die Dieselvarianten angeboten. Eine Lenkradheizung oder Sitzlüftung sind ebenfalls nicht erhältlich.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 225 PS starke Turbobenziner sorgt im knapp 1,6 Tonnen schweren Kombi für insgesamt flotte Fahrleistungen. Der Zwischenspur von 60 km/h auf Tempo 100 - zum Beispiel für den Überholvorgang - kann in 4,4 Sekunden erledigt

werden. Auch nach einem Abbiegevorgang setzt sich der 508 schnell wieder in Bewegung, was wichtig ist für das zügige Einfädeln in den fließenden Verkehr.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert - so lange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Fordert man das Aggregat, ist es deutlich zu hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ins Lenkrad und an die Pedalerie ab. Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist zu hören, aber nicht störend - auch weil die Automatik wirklich niedrige Drehzahlen selbst im Eco-Modus vermeidet. Beim Ausdrehen geht die Akustik Richtung Dröhnen - schade dass die Automatik den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten lässt.

Weder das Ansprechverhalten noch die Leistungsentfaltung können so wirklich überzeugen; denn auf Gasbefehle wird mit kurzer Verzögerung reagiert, bis die Automatik sich sortiert und der Turbolader den nötigen Druck aufgebaut hat, und beim Durchbeschleunigen sind immer wieder kurze Ruckler zu spüren, wenn der Motor seine Leistung nicht ganz gleichmäßig abgibt.

2,0 Schaltung/Getriebe

Peugeot verbaut im neuen 508 eine Achtgang-Automatik. Doch selbst bei ruhiger Fahrweise wechselt die Automatik zu hektisch die Fahrstufen. Man muss das Gaspedal nur leicht betätigen, schon wird runter geschaltet. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder allgemein etwas sportlicherer Fahrweise verhält sie sich vollends unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Regungen am Gaspedal. Sie schaltet spät hoch und ruckt deutlich. Die Drehzahlsprünge

zwischen den Gängen sind nicht zu groß, bei Schaltvorgängen unter Last spürt man aber leichte Zugkraftschwankungen.

⊕ Die lange Gesamtübersetzung - im achten Gang dreht der Motor bei 130 km/h nur mit 2.100 1/min - hilft beim Sprintsparen. Die Gänge können über die Schaltpaddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Die Autohold- Funktion der elektrischen Handbremse ist serienmäßig. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, die Motorstarts verlaufen geschmeidig und zügig.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der 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. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, völlig unbeeindruckt zeigt

sich der 508 SW von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen aber nicht.

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.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht gut an und bietet dem Fahrer eine insgesamt ordentliche Rückmeldung. Über den Fahrmodischalter lässt sich die Lenkunterstützung variieren. Während im Eco- und Normalmodus der Fahrer mehr unterstützt wird, zeigt sich die Lenkung im Sport-Modus schwergängiger, was dem Fahrer mehr Direktheit vermitteln soll - ein wirklich besseres Lenkgefühl erhält man dadurch aber

nicht. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung gut, weshalb sich die Mittellage gut erfüllen lässt, was aber nicht gefällt, ist der gerastete Lenkverlauf um die Mittellage. Mit rund drei Umdrehungen von links nach rechts hält sich der Lenkaufwand in Kombination mit dem kleinen Lenkrad in Grenzen.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Peugeot 508 SW 1.6 PureTech 225 nach 33,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) - ein wirklich guter

Wert. 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) samt automatischer Halte- und Anfahrfunktion sowie automatischer Spurführung. Immer dabei sind im Peugeot ab der 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.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im 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
	Querverkehrerkennung 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

3,3 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der 508 SW 1.6 PureTech 225 mit Achtgang-Wandlerautomatik auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,0 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 188 g/km, wofür es nur noch 21 Punkte von maximal 60 möglichen gibt. Insgesamt gesehen ist der Verbrauch heutzutage recht hoch, er hängt aber wie so oft bei Turbobenzinern stark von der Fahrweise ab. Das Getriebe bietet im Eco-Modus eine Freilauffunktion, 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.

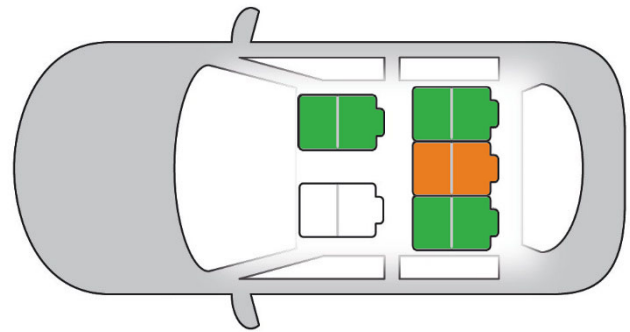
Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,3l, außerorts bei 5,8l und auf der Autobahn bei 6,6l Super alle 100 km.

2,7 Schadstoffe

Alle Motoren des neu entwickelten 508 sind nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert - auch der 1,6-l-Benziner, der hierfür einen Partikelfilter erhält, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen unter den Grenzwerten zu halten. Völlig überzeugen kann der Testwagen im Eco-

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 und Wildtiere im Dunkeln erkennen kann, diese dem Fahrer anzeigt und ihn bei drohender Kollision warnt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

test aber nicht, da der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus stark ansteigt.

In der Summe erreicht der 508 SW mit 225 PS im Schadstoffkapitel durchschnittliche 33 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der Peugeot 54 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot 508 ist mit dem 225 PS Benziner und in GT-Ausstattung ab 47.100 Euro erhältlich. Nicht gerade wenig, aber man bekommt dafür einen schicken und zugleich sportlich designten Kombi mit viel Ausstattung.

Viele Komfort- und Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord: Navigationssystem, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 18 Zoll Räder, adaptives Fahrwerk, Totwinkel- und Notbremsas-

sistent, LED-Scheinwerfer ebenso wie das digitale Kombiinstrument und das Focal-Soundsystem.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 178 Euro, die Aufwendungen für die Versicherung bleiben noch im Rahmen dank der moderaten Typklassen-Einstufungen.

Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Wartungsintervalle liegen unter normalen Nutzungsbedingungen bei 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 ₂ [g/km] lt. Hersteller	125	132	104	119	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/24	17/24/24	20/24/24	18/22/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	92	106	160	238	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	721	817	668	732	826
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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	165 kW/225 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	132 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.778/1.859/1.420 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/523 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530/1.780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/65 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Rennes-La-Janais

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	235/40 ZR19 96Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/5,8/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	159 g/km (WTW* 188 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/433 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	435/820/1.490 l

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

Betriebskosten	153 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	151 Euro	Wertverlust	493 Euro
Monatliche Gesamtkosten	875 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	178 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/24		
Basispreis 508 SW 1.6 PureTech 225 GT EAT8	47.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.720 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.980 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 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	ab 700 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/700 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	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)

2,4

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: April 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand