



Peugeot 508 SW 1.6 HYBRID 225 GT e-EAT8

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (165 kW/225 PS)

Der Peugeot 508 ist seit Anfang 2020 neben Benzin- und Dieselsonversionen auch als Plug-in-Hybrid mit der Bezeichnung Hybrid 225 e-EAT8 erhältlich – wir testeten den dynamisch designten Kombi in der Ausstattungsvariante GT.

Der Hybrid-Antrieb kombiniert einen Vierzylinder-Turbobenziner (181 PS) und einen E-Motor (110 PS). Die daraus resultierende Systemleistung von bis zu 224 PS erzeugt ein maximales Drehmoment von 360 Nm, das die elektrifizierte Achtstufen-Automatik auf die Vorderräder überträgt. Der über 1,8 Tonnen schwere Franzose ist damit dynamisch unterwegs, sodass der Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,2 Sekunden abgeschlossen ist. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 240 km/h angegeben, im elektrischen Betrieb wird der Vortrieb bei 135 km/h abgeregelt.

Die elektrische Energie speichert eine 11,5 kWh große Lithium-Ionen-Batterie (300 V), die mit Wechselstrom (1-phasig) aufgeladen werden kann – serienmäßig bis 3,7 kW und optional bis 7,4 kW. Die Hochvoltbatterie befindet sich geschickt positioniert unter der Rücksitzbank, sodass sie keinerlei Einfluss auf Innenraum- oder Kofferraum-Maße hat. Die gespeicherte Energie reicht aufgrund des Stromverbrauchs von 23,5 kWh/100 km inklusive Ladeverlusten (elektrischer Fahrbetrieb im ADAC Ecotest) für 49 Kilometer. In Kombination mit dem 43-Liter-Kraftstofftank beträgt die theoretische Reichweite des Plug-in-Hybrids rund 675 km. Im ADAC Ecotest schneidet der 508 SW Hybrid mit insgesamt 49 Punkten und nur zwei von fünf Sternen ab – der dritte Stern wird knapp verpasst.

Das Fahrverhalten allerdings passt zum sportlichen Charakter. Das serienmäßige adaptive Fahrwerk federt tendenziell straff, bietet aber dennoch genügend Reisekomfort und verhilft dem Kombi zu einer gelungenen Fahrdynamik.

Überzeugend ist zudem die Serienausstattung. Der GT bietet nicht nur viele Komfortfunktionen, er ist auch mit zahlreichen Assistenten wie einem Müdigkeitswarner, einem Notbremssystem, einem Totwinkelassistenten und LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Plug-in-Hybrid ist in der Ausstattungslinie GT ab 51.600 Euro erhältlich. Durch zusätzliche Ausstattungen kostet der Testwagen rund 57.000 Euro. Finanzielle Vorteile ergeben sich aktuell durch das Förderprogramm Elektromobilität und bei der Kfz-Steuer. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes C 300 e T-Modell, Volvo V60 Recharge, VW Passat Variant GTE.

+ umfangreiche Serienausstattung, hohe aktive und passive Sicherheit, gutes Raumangebot, dynamische Fahrleistungen

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

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

Familie **2,7**

Stadtverkehr **3,7**

Senioren **3,4**

Langstrecke **2,5**

Transport **2,3**

Fahrspaß **2,0**

Preis/Leistung **2,8**

Ecotest ★★☆☆☆

2,6 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. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern angehoben und offen gehalten, das vereinfacht beispielsweise das Nachfüllen der Scheibenreinigungsfüssigkeit.

Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich – nur die Kunststoffkanten könnten zum Teil etwas besser entgratet sein. Geschäumte Kunststoffe und Dekoreinlagen

3,4 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des 508 SW Hybrid liegt im Eco-Test bei etwa 49 km – Peugeot gibt also in den technischen Daten einen durchaus realistischen Wert zwischen 47 und 52 km (WLTP) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 43-l-Tankfüllung etwa 625 km weit.

Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 11,5 kWh, die im Alltag wohl nicht ausgenutzt werden. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 11,45 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang mit 3,7 kW etwa dreieinhalb Stunden dauert.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei lediglich 450 kg – das könnte für vier Erwachsene samt Gepäck unter Umständen knapp werden. Auf dem Dach ist serienmäßig eine Reling beziehungsweise eine flache Transportschiene vorhanden, an der geeignete Träger befestigt werden können – die Dachlast beträgt lediglich 65 kg. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind bis 62 kg erlaubt, das reicht

2,9 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. Peugeot bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, LED-Scheinwerfer mit separatem Abbiegelicht, einen statischen Fernlichtassistenten sowie automatisch abblendende Spiegel – innen und außen.

Die Düsen für das Waschwasser befinden sich an den Scheibenwischern, sodass das Wasser direkt vor den Wischern auf die Scheibe aufgetragen wird, mit gutem Reinigungsergebnis.

aus Echtholz hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Das Armaturenbrett mit Ziernähten in Kupfer ist gepolstert und sieht damit nicht nur nett aus, sondern fühlt sich auch gut an. Peugeot demonstriert den Willen um einen wertigen Eindruck im Innenraum – während andere Hersteller sukzessive abbauen und sparen, gehen die Franzosen hier erfreulicherweise einen gegensätzlichen Weg.

⊖ Untypisch für einen Plugin-Hybrid ist der Unterboden im hinteren Bereich um die Abgasanlage unverkleidet und daher aerodynamisch nicht optimiert.

für einen Fahrradträger samt E-Bike. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Peugeot bis zu einem Gewicht von 1.340 kg – das ist für einen Mittelklassewagen nicht besonders viel, mit großen Wohnanhängern wird es da schon knapp. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis 745 kg wiegen. Der Wendekreis von 11,4 m, die Länge von 4,78 m und die Breite von 2,09 m (inklusive Außenspiegeln) machen den neuen 508 SW nicht gerade handlich im engen Innenstadtverkehr.

⊖ Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss zunächst an einer Taste im Innenraum entriegelt und kann nach einer Entlüftungsphase geöffnet werden.

Ein Reifenreparatur-Set ist serienmäßig, das im Falle einer Reifenpanne oft nicht hilfreich ist und zudem sehr umständlich in der Handhabung sein kann. Das aufpreispflichtige Notrad ist für den Plugin-Hybrid nicht erhältlich, sodass zudem Radmutternschlüssel und Wagenheber nicht an Bord sind.



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

⊖ Der 508 SW ist ein langes Auto, gerade die Front ist schwer 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 lediglich ausreichend aus. Der Blick nach hinten wird zusätzlich durch 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 Fahrzeug ist damit schlechter einsehbar.

Der Parkassistent (Full Park Assist), der beim Ein- oder Ausparkvorgang Lenkung, Gas und Bremse steuert, sowie eine 360-Grad-Kamera sind für die Hybrid-Variante nicht verfügbar. Die LED-Scheinwerfer haben keine Reinigungsanlage.

2,9 Ein-/Ausstieg

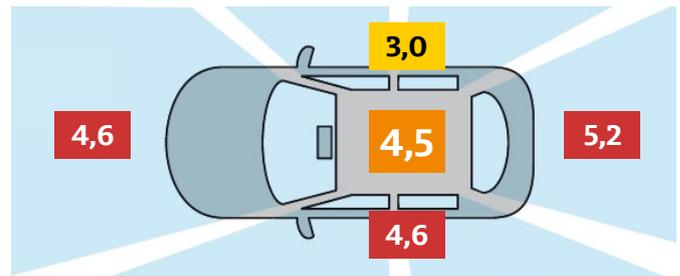
Als flacher Kombi sieht der 508 SW flott aus, ist aber nicht ideal zum Ein- und Aussteigen – die Türen sind zwar ausreichend groß, die A-Säulen verlaufen allerdings niedrig, und im Bereich der hinteren Türen fällt das Dach bereits wieder leicht ab. Da die Türen nicht zu lang sind, benötigt man folglich 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 Umfildbeleuchtung mit Abschaltverzögerung ist serienmäßig, ebenso das schlüssellose Zugangssystem.

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Peugeot hat die Hochspannungsbatterie so untergebracht, dass es keine Reduzierung des Kofferraum-Volumens gegenüber den Schwestermodellen ohne Hybrid-Antrieb gibt. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 435 Liter (Testwagen mit 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. Unter der Kofferraumabdeckung befindet sich ein kleiner Stauraum mit einem Volumen von 15 Litern – ideal für das Ladekabel.

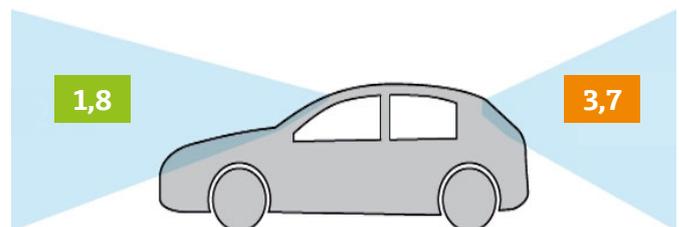
Rundumsicht

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.



⊖ Haltegriffe am Dachhimmel fehlen, sie können eine Entlastungsmöglichkeit für den Rücken während der Fahrt bieten und 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 unter: www.adac.de/keyless.



Mit 435 l Volumen ist der Kofferraum des Peugeot 508 SW Hybrid für einen Kombi von klassenüblicher Größe. Nachteile gegenüber den herkömmlich angetriebenen Varianten bestehen nicht.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, das Schließen fällt dank der praktischen Griffkante in der Heckklappenverkleidung nicht schwer. Gegen Aufpreis erhält man die elektrische Heckklappe (Testwagenausstattung). In Kombination mit dem serienmäßigen Keyless-System öffnet und schließt die Klappe berührungslos, ein kurzer Fußschwenk unter das Heck reicht aus (Funktion deaktivierbar).

Die Kofferraumklappe öffnet weit nach oben; da die Klappenkante etwas nach vorn schwenkt, besteht erst ab etwa 1,95 m Größe die Gefahr, dass man sich bei Unachtsamkeit den

Kopf stößt. Die Ladekante liegt 63 cm über der Straße und damit auf günstiger Höhe. Die Stufe innen ist mit knapp 4 cm niedrig und stört damit im Alltag nicht. 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.

⊖ Einen Taster für das Öffnen oder Schließen der Heckklappe sucht man im Innenraum vergeblich.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist 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 fixiert werden. Im Bereich des Bodens gibt es vier stabile Verzurrösen sowie zusätzlich ein Schienensystem (Serie) am Boden, auf dem sich Halterungen flexibel befestigen lassen.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehne muss man darauf achten, nicht versehentlich die äußeren Sicherheitsgurte einzuklemmen.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

⊕ Auch beim neuen 508 SW hat Peugeot auf ein reduziertes Cockpit gesetzt – möglichst wenige Hardwaretasten sollen die vielen Funktionen, hauptsächlich über das Infotainmentsystem, steuern. Der 10-Zoll-Touchscreen ist hierfür günstig positioniert, allerdings sind die Touchflächen im unteren Bereich durch das nach hinten versetzte Display nicht ideal erreichbar. Das Konzept sieht auf den ersten Blick übersichtlich und gefällig aus, bald gehen aber schnell auffindbare 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 oftmals 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.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimediaausstattung zeigt sich Peugeot spendabel. Neben einem Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage ist sogar ein Navigationssystem serienmäßig an Bord – das ist selbst in dieser Klasse nicht selbstverständlich. Darüber hinaus sind ein DAB+-Tuner sowie das Focal-Soundsystem mit 10 Lautsprechern und 12-Kanal-Verstärker beim GT an Bord. Über die integrierte SIM-Karte erhält man drei Jahre kostenfrei Echtzeit-Verkehrs-

informationen sowie Infos über beispielsweise Wetter, Tankstellen und Parkplätze. Per Smartphone kann man zudem Statusinformationen des Fahrzeugs abrufen oder den Ladevorgang überwachen. 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 gibt es gegen Aufpreis.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Der 508 SW ist ein großes Auto und bietet seinen Insassen vorn ein angemessenes Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Menschen. Die Kopffreiheit ist noch etwas üppiger, sie würde 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, einengend wirken die schmalen Fensterflächen, das hoch bauende Armaturenbrett, die wuchtige Mittelkonsole sowie der dunkle Dachhimmel. Optional bekommt man ein Panorama-Schiebedach, das zusätzlich Licht in den Innenraum lässt.

3,2 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank verhält es sich ähnlich, dort ist 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 selbst für über 1,90 m große Menschen ausreichen. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse etwas knapp, für zwei Erwachsene nebeneinander reicht sie aber locker. Das Raumgefühl ist durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie sowie den dunklen Dachhimmel beengt.

⊖ Das Panorama-Schiebedach ist nicht sehr groß und umfasst nicht den Bereich der Rücksitzbank.



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

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze oder eine einstellbare Lehnenneigung hinten gibt es nicht. Vorn 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 mit Filz ausgekleidete Handschuhfach ist weder besonders groß noch abschließbar,

allerdings beleuchtet und klimatisiert; die Betriebsanleitung findet in einem separaten Halter Platz.

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

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ In der Ausstattungsvariante GT ist der 508 serienmäßig mit adaptiven Dämpfern ausgestattet. Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Modi sind nicht sehr groß, aber spürbar. 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 heran. Der Peugeot wird damit eher seinen sportlichen Ansprüchen gerecht. Speziell Einzelhindernisse oder auch mehrere aufeinanderfolgende Kanten

sowie Wellen lassen den Kombi hölzern ansprechen, er reicht sie deutlich in den Innenraum durch – die 18-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 die Aufbaubewegungen selbst bei hohen Geschwindigkeiten gering sind.

2,2 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinien Allure und GT umfassen vorn serienmäßig ergonomische Komfortsitze mit AGR-Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e.V.). Bei diesen können 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. Optional sind die vorderen Sitze elektrisch einstellbar (Fahrersitz mit Memory-Funktion) und ermöglichen eine Massagefunktion, alternativ ist gegen Aufpreis ein Lederbezug erhältlich.

Lehnen und Flächen sind ausgeprägt konturiert, die Seitenwangen aber nicht zu fest, sodass sie beim Ein- und Aussteigen nicht behindern. Den Insassen wird selbst bei

flotter Kurvenfahrt ein guter Seitenhalt geboten. 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 nicht. Der Seitenhalt ist gering – die ausklappbare Mittelarmlehne kann unterstützen. 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.

2,7 Innengeräusch

Im Innenraum geht es angemessen leise zu, besonders gut sind die Messwerte allerdings nicht. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,6 dB(A), man kann sich angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen. Windgeräusche fallen nicht explizit auf und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Diese sind insgesamt angemessen

für den Anspruch eines Mittelklassekombis, nur das Achspoltern auf schlechten Straßen fällt negativ auf. Der Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen.

2,2 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. Der Plugin-Hybrid ermöglicht durch den elektrischen Klimakompressor

zudem eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen) inklusive Vorkonditionierung per Smartphone.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett und für die hinteren Insassen nicht getrennt voneinander regulieren. Eine Lenkradheizung oder Sitzlüftung ist ebenfalls nicht erhältlich.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,6 l Hubraum leistet 181 PS und maximal 300 Nm Drehmoment. Zusätzlich leistet der Elektromotor am Automatikgetriebe 110 PS und hebt die Systemleistung auf bis zu 224 PS und 360 Nm maximales Drehmoment. Der doppelte Antrieb beschleunigt den Kombi trotz des Leergewichts von über 1,8 Tonnen vehement – ist der Grip der Vorderräder nicht optimal, finden sie beim Anfahren kaum Halt und müssen von der Traktionskontrolle eingebremst werden. Peugeot verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,2 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 135 km/h abgeregelt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,3 Sekunden beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in etwas über einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, ebenso das Ansprech-

verhalten – durch die E-Maschine reagiert der 508 SW spontan auf den Tritt aufs Gaspedal.

Der Fahrer kann zudem aus vier unterschiedlichen Fahrmodi (Electric, Hybrid, Komfort und Sport) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betonen oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen, um beispielsweise elektrische Reichweite aufzusparen. Beim Einschalten der Zündung wird standardmäßig der Modus Electric ausgewählt (sofern die Rahmenbedingungen dies zulassen). Mit der Funktion e-Save kann der Fahrer einen Teil oder die gesamte elektrische Reichweite für bestimmte Streckenabschnitte aufsparen – beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen; ist der Batteriezustand dafür nicht ausreichend, wird die Batterie über den Verbrennungsmotor zusätzlich aufgeladen (sehr ineffizient).

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, so lange moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Fordert man das Aggregat, ist es deutlich zu

hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ans Lenkrad und an die Pedalerie ab. Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist zu hören, aber nicht störend, da die Automatik wirklich niedrige Drehzahlen vermeidet. Die Automatik lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen.

2,4 Schaltung/Getriebe

Peugeot verbaut im neuen 508 Plugin-Hybrid eine elektrifizierte Achtstufen-Automatik, die die Gangwechsel gemäß Fahrstil, Straßenprofil und Beladung des Fahrzeugs vornimmt. Doch selbst bei ruhiger Fahrweise wechselt die Automatik hektisch die Fahrstufen. Man muss das Gaspedal nur leicht betätigen, schon wird runtergeschaltet. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Sie schaltet spät

hoch und ruckt deutlich. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, bei Schaltvorgängen unter Last spürt man leichte Zugkraftschwankungen.

Beim Plugin-Hybrid stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert.

⊕ Die Gänge können über die Schaltpaddel am Lenkrad manuell durchgeschaltet werden.

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 der Kombi beispielsweise beim Gaswegnehmen in der Kurve kaum Lastwechselreaktionen zeigt, wodurch er einwandfrei

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, bietet dabei gute Sicherheit wie auch fahrdynamisch einen hohen Spaßfaktor.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht gut an und bietet dem Fahrer eine insgesamt ordentliche Rückmeldung. Über den Fahrmodi-Schalter lässt sich die Lenkunterstützung variieren. Während im Electric-, Hybrid- und Komfort-Modus 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 er dadurch aber nicht. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung spürbar, weshalb sich die Mittellage gut erfüllen lässt. Mit drei Umdrehungen von links nach rechts hält sich der Lenkaufwand in Kombination mit dem kleinen Lenkrad in Grenzen.

2,0 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des 508 SW Hybrid sehr gut abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl hält sich in Grenzen – im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Muss der Plugin-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 33,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein guter Wert.

Am Wählhebel kann zwischen D und B gewechselt werden und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Über weite Strecken kann man ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Fahrzeugbremsen selten einsetzen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

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 erkennt. 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 ist nicht erhältlich.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält der 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. 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.

⊖ Knieairbags für die Frontinsassen oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind allerdings nicht zu haben. Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappen-Innenverkleidung untergebracht, der Verbandkasten hat keinen definierten Ort und ist daher unter Umständen unterhalb des Kofferraumbodens im Notfall schlecht erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	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
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

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 mit i-Size-Freigaben (zwei hinten, eine auf dem Beifahrersitz). Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Mit Ausnahme des mittleren Fondsitzes sind die übrigen Plätze gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Die elektrischen Fensterheber sowie die elektrische Heckklappe sind mit einem zuverlässigen Einklemmschutz ausgestattet.

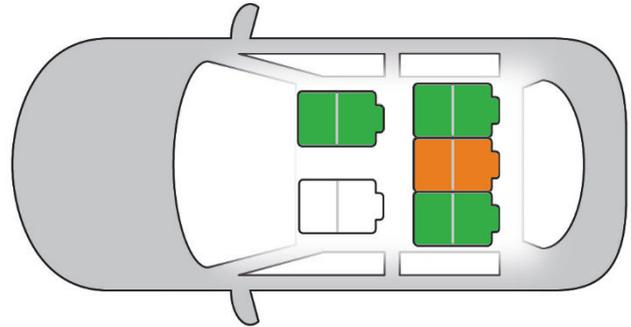
Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich über einen versenkten Schlüsselschalter an- und abschalten, Kinder können die Einstellung daher nicht einfach verändern – eine simple und sichere Lösung.

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, sodass 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 zu vermeiden oder zumindest dessen Schwere zu reduzieren,

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)

gibt es serienmäßig den Notbremsassistenten mit Personenerkennung. Zusätzlich ist ein Nachtsichtassistent erhältlich, der Personen und Wildtiere im Dunkeln erkennen kann, diese dem Fahrer im digitalen Kombiinstrument anzeigt und ihn bei einer drohenden Kollision warnt.

⊕ Im Elektromodus sendet der Plugin-Hybrid im Vorwärts- oder Rückwärtsgang bei Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h einen Warnton aus, um Fußgänger zu warnen.

3,6 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des 508 SW entscheiden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 49 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Peugeot gibt eine realistische, elektrische Reichweite zwischen 47 und 52 km (gemäß WLTP) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 23,5 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,8 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 6,6 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,1 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,1 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der 508 SW Hybrid auf den ersten 100 km 9,6 kWh (Strom) und 4,1 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 167 g/km – 114 g/km für Kraftstoff- und 53 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 28 von 60 möglichen Punkten.

3,9 Schadstoffe

Der 1,6-l-Turbobenziner hält die Grenzwerte der Euro 6d-Norm ein, kann allerdings den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht gerecht werden. Trotz des verbauten Otto-Partikelfilters (OPF) ist die Partikelanzahl in sämtlichen Prüfzyklen leicht erhöht. Zudem fallen im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil die CO- sowie NOx-Emissionen zu hoch aus.

Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion

dem Plugin-Hybrid zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der 508 SW mit den zwei Antriebsarten lediglich 21 von 50 Punkten, da der Stromverbrauch relativ hoch ist. Zusammen mit den CO₂-Punkten verpasst der 508 SW Hybrid mit 49 Zählern knapp die Drei-Sterne-Bewertung und erhält zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot 508 SW Hybrid startet in der Allure-Ausstattung bei 45.100 Euro, der gut ausgestattete Testwagen in der GT-Ausstattung kostet über 57.000 Euro. Nicht gerade wenig, aber man bekommt dafür einen schicken und sportlich designten Kombi als Plugin-Hybrid mit viel Ausstattung. Zahlreiche Komfort- und Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord: Navigationssystem, Zweizonen-Klimaautomatik, 18 Zoll Räder, adaptives Fahrwerk, Totwinkel- und Notbremsassistent, LED-Scheinwerfer ebenso wie das digitale Kombiinstrument und das Focal-Soundsystem. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 3.750 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 1.875 Euro) als Umweltbonus abziehen. Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 17, VK: 24 und TK: 24) sind nicht sehr günstig.

Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei, auf die Batterie acht und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Wartungsintervalle liegen unter normalen Nutzungsbedingungen bei 30.000 km.

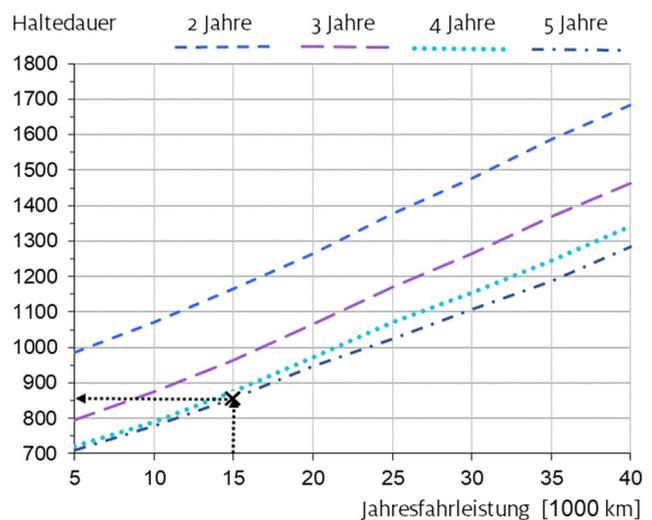
⊕ Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer geringen Steuererleichterung für den Kombi. Da sich die optimistischen CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 33 bis 36 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – 32 Euro/Jahr (nach WLTP). Zum Vergleich: Beim 508 SW 1.6 PureTech 180 mit dem 1,6-l-Turbobenziner und 181 PS beträgt die jährliche Kfz-Steuer 74 Euro.

Die Garantie für die Batterie von acht Jahren oder 160.000 km bezieht sich auf eine Ladekapazität von 70 Prozent der ursprünglichen Kapazität.

⊖ Im Grundpreis ist ein Ladekabel für öffentliche Ladestationen enthalten – weitere Ladekabel (beispielsweise für die Haushaltssteckdose) kosten Aufpreis.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 856 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	508 SW 1.6 PureTech 180 Active EAT8	508 SW 1.6 PureTech 225 GT EAT8	508 SW 1.6 HYBRID 225 Allure e- EAT8	508 SW 1.5 BlueHDi 130 Active	508 SW 2.0 BlueHDi 160 Allure EAT8	508 SW 2.0 BlueHDi 180 GT EAT8
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1499	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	133 (180)	165 (225)	165 (225)	96 (130)	120 (163)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1650	300/1900	360/0	300/1750	400/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	8,0	7,4	8,2	9,9	8,5	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	248	240	208	226	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	1,3 5	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	116	124	33	104	119	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/24	17/24/24	17/24/24	20/24/24	20/24/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	32	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	36.650	47.500	45.100	32.950	40.150	48.150

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

Plugin-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	165 kW/225 PS
Maximales Drehmoment	360 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	33/30 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,25 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	235/45 R18 Y
Länge/Breite/Höhe	4.778/1.859/1.420 mm
Leergewicht/Zuladung	1.820/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530/1.780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.340 kg
Stützlast/Dachlast	62/65 kg
Batteriekapazität/Tankinhalt	11,5 kWh/43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Rennes-La-Janis

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	235/45 ZR18 98Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	9,6 kWh + 4,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,1/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	97 g/km (WTW* 167 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.840/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	435/820/1.490 l

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

Betriebskosten	111 Euro	Werkstattkosten	83 Euro
Fixkosten	116 Euro	Wertverlust	546 Euro
Monatliche Gesamtkosten	856 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/24		
Basispreis 508 SW 1.6 HYBRID 225 GT e-EAT8	51.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.867 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
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
Spurwechselsassistent	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
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: April 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer