



Peugeot 508 SW e-HDi FAP 110 Access EGS6 STOP&START

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(82 kW / 112 PS)

Seit März 2011 ist der Peugeot 508 erhältlich. Er löst die beiden Baureihen 407 und 607 ab. Der 508 ist als Kombi (SW) und Limousine käuflich. Die getestete Access-Variante (Basisausstattung) bietet eine günstige Möglichkeit, einen Familienkombi zu erwerben. Der Grundpreis beträgt 26.000 €. Im Testwagen war die kleinste Dieselmotorisierung mit 82 kW/112 PS und Start-Stopp-System verbaut. Sie überzeugt durch Sparsamkeit, enttäuscht aber durch verhaltene Fahrleistungen. Ein Hauptgrund für die Temperamentlosigkeit des Fahrzeugs ist das automatisierte Schaltgetriebe ESG6. Die Schaltstrategie ist nicht immer durchschaubar, die Schaltvorgänge werden von langen Zugkraftunterbrechungen dominiert. Der 508 SW ist ein praktisches und günstiges Fahrzeug. Ein manuelles Schaltgetriebe sollte aus Komfortgründen aber dem ESG6 vorgezogen werden. **Karosserievarianten:** Limousine.

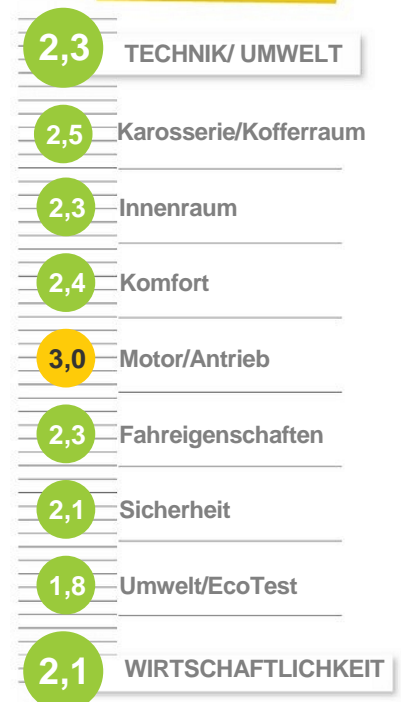
Konkurrenten: u. a.: Alfa 159 Sportwagon, Citroen C5 Tourer, Ford Mondeo Turnier, Renault Laguna Grandtour, Seat Exeo ST.

+ günstige Unterhaltskosten, geringer Wertverlust, großer Kofferraum, sicheres Fahrverhalten, niedriger Verbrauch, gutes Raumangebot vorn

- hohe Werkstattkosten, teure Versicherungseinstufung



ADAC-URTEIL



Im Detail kann die Karosserie-Verarbeitung nicht überzeugen. Die Schweißnähte sind nicht sauber gefalzt und gepunktet. Vor allem am Vorderbau fehlt es den Anbauteilen an Passgenauigkeit: Die Motorhaube passt nicht zur Form der Kotflügel, die Kotflügel haben keinen sauberen Übergang zu den A-Säulen. Die Tankklappe wird per Taste entriegelt. Rundum sind die Türausschnitte abgedichtet, die Dichtlippen dürften aber weiter außen angebracht werden, damit Schmutz nicht so weit eindringen kann. Schützende Stoßleisten gibt es an den Schwellern nicht.

⊕ Im Innenraum geben Materialauswahl und Verarbeitung ein besseres Bild ab. Die Aluminiumapplikationen gefallen, das geschäumte Armaturenbrett wirkt hochwertig. Allerdings ist die Klavierlackoptik im Fall Peugeot 508 billig. Kunststoff findet man überall, auch am Lenkradkranz. Im Innenraum macht die Verarbeitung einen ordentlichen Eindruck, auch wenn hier und da scharfe Kanten von der Verarbeitung stehen bleiben. Dem Ablagefach vor dem linken Knie fehlt es gänzlich an Passgenauigkeit. Um unnötige Luftwirbel zu vermeiden und somit den Kraftstoff-Verbrauch in die Höhe zu treiben, ist der Motorraum teilweise und der mittlere Unterboden-Bereich vollständig verkleidet. 80 kg Last sind auf der Dachreling erlaubt, insgesamt dürfen 565 kg zugeladen werden. Ein vollwertiges Ersatzrad (100 € Aufpreis) bietet auch im Falle einer Reifenpanne hohe Flexibilität. Nach Audi, BMW und Ford stattet jetzt auch Peugeot seine Dieselfahrzeuge mit einem Fehlbetankungsschutz aus. Teure Schäden an der Einspritzanlage, aufgrund falscher Betankung mit Benzinkraftstoff werden somit ausgeschlossen.

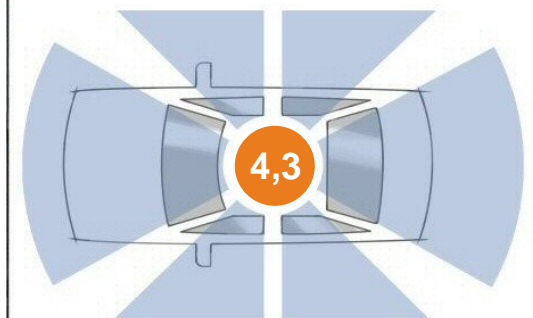
⊖ An den gefährdeten Bereichen der Front- und Heckpartie sind keine Kunststoffelemente verbaut, die im Falle einer kleinen Kollision eine günstige Reparatur erlauben würden. Seitenleisten sucht man ebenfalls vergebens. Das Reserverad kann bei beladenem Gepäckraum nicht erreicht werden. Beim Defekt einer Scheinwerferlampe muss der Laie eine Werkstatt zu Rate ziehen. Die Scheinwerfer sind an ihrer Rückseite fast komplett verbaut.

Die hintere Einparkhilfe ist optional verbaut und signalisiert optisch und akustisch den Abstand zu Hindernissen. Empfehlenswert ist diese Zusatzausstattung auf jeden Fall, da aufgrund der hohen Scheibenkante hinter dem Fahrzeug nur sehr hohe Hindernisse erkannt werden können.

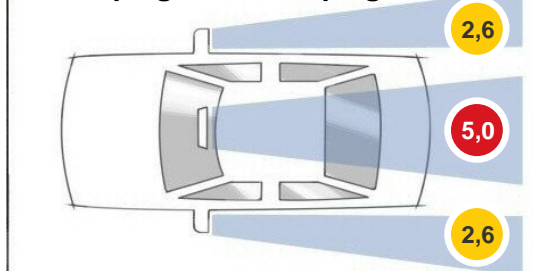


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

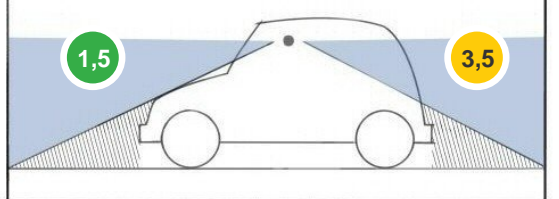
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

+ Vorn wie hinten kann der Fahrer die Karosserie-Enden gut abschätzen. Durch die deutlich abfallende Motorhaube sind Hindernisse vor dem Fahrzeug gut zu erkennen. Die außen angeschlagenen und mittig überlappenden Scheibenwischer reinigen die Frontscheibe großzügig. Serienmäßig ist Abbiegelicht verbaut.

- Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der 508 nicht überzeugen. In jeder Blickrichtung gibt es Sichtbarrieren: Die Säulen sind breit, dazwischen stören kaum versenkbare Kopfstützen die Sicht. Der automatisch abblendende Innenspiegel hat ein stark eingeschränktes Sichtfeld - die Spiegelfläche ist klein und die Sicht ist zusätzlich durch die hinteren Kopfstützen behindert.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird per Fernbedienung ver- und entriegelt. Die Tasten am Schlüssel können im Dunkeln leicht verwechselt werden. Zuverlässig offen gehalten werden die Türen auch an starken Steigungen, mehr Rastungen der Türhalter wären aber wünschenswert.

+ Die flachen Schweller erlauben einen bequemen Einstieg. Auf die hinteren Plätze fällt man tief, aber trotzdem steigt man bequem ein und aus, auch wenn die Türen noch ein Stück weiter öffnen dürften. Über jeder Tür sind Haltegriffe angebracht, die beim Aussteigen gute Dienste verrichten. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

- Die vorderen Sitze sind zur Fahrzeugmitte versetzt. Man muss weit ins Fahrzeug steigen, um sie zu erreichen. Aufgrund der niedrigen Dachlinie sollte man dabei den Kopf einziehen, um nicht anzustoßen.

1,6 Kofferraum-Volumen*

+ Unter der Abdeckung lassen sich 460 l Gepäck verstauen. Wenn das nicht reicht, kann die Rückbank vorgeklappt werden. Dann stehen 835 l, gemessen bis zur Fensterunterkante, zur Verfügung.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht und weit öffnen, selbst 1,86 m große Personen können darunter aufrecht stehen. Sie gibt eine üppige Ladeöffnung frei. Die Ladefläche ist niedrig (62 cm), so lässt sich auch schweres Gepäck einfach hinein heben. Beim Ausladen steht nur eine leichte Erhöhung von 4 cm im Weg. Die Ladefläche ist praktikabel; rutschen Gegenstände aber bis zu den Rücksitzlehnen vor, so darf man getrost in das Gepäckabteil steigen, um sie zu erreichen.



Mit 460 l Volumen ist der Kofferraum von stattlicher Größe. Lediglich Konkurrenten wie Ford Mondeo Turnier (540 l) oder Citroen C5 Tourer (505 l) bieten hier noch mehr Platz.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Für kleine Gegenstände sind Fächer und Haken im Kofferraum vorhanden - ein Gepäcknetz wäre sinnvoll.

+ Von vorn und von hinten lassen sich die Rücksitzlehnen einfach entriegeln, danach klappen sie selbständig, federbelastet um. Ein Fangnetz schützt die Passagiere vor nach vorn stürzenden Gepäckstücken.

- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,3

INNENRAUM

2,4

Bedienung

Um die Bedienelemente des Peugeot 508 zu beherrschen, ist eine gewisse Eingewöhnungsphase nötig. Die Außenbeleuchtung wird über Drehschalter am Blinkerhebel bedient. Der Drehring für die Nebelleuchten kehrt nach jeder Bedienung in die Mittelstellung zurück - feste Rasten wären praktischer. Aufgrund teils filigraner Bedienelemente kann die Bedienungsfreundlichkeit der logisch aufgebauten Klimaautomatik nur durchschnittlich bewertet werden. Etwas weit innen angebracht wurden die Lenkrad-Tasten - zum Bedienen muss man das Lenkrad locker lassen. Bei der Bedienbarkeit des Radios/Navigationssystem hat Peugeot deutliche Fortschritte gemacht. Trotzdem sind die Tasten noch im ganzen Auto verstreut, teils doppelt belegt und nicht gut zu erreichen. Die Einstellung des Fahrersitzes gestaltet sich zum Teil mühsam; zwischen Sitz und Türverkleidung ist zu wenig Platz. Zum Einstellen der Rückenlehne wäre ein Drehgriff praktischer als das grob abgestufte und schwergängige Rastensystem. Nur durchschnittlich groß, aber gekühlt ist das Handschuhfach. Die gute Übersichtlichkeit der Instrumente wird im Detail etwas getrübt: Die drei gegenläufigen Uhren für Wasser-/Öltemperatur und Kraftstoffstand werden leicht verwechselt, das rote Display ist nicht mehr zeitgemäß und die ungerade Skalierung dient nicht der schnellen Ablesbarkeit.



Der Inneraum überzeugt mit guter Funktionalität und Verarbeitungsqualität, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

- ⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente ist gut. Lenkrad, Pedale und Wählhebel liegen gut zur Hand, das Lenkrad lässt sich auf unterschiedliche Staturen einstellen. Das Zündschloss ist gut einsehbar, aber leider nicht beleuchtet. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensoren automatisch aktiviert. Alle vier elektrischen Fensterheber haben eine Antippfunktion. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Auf den vorderen Plätzen sind vielfältige Ablagen vorhanden. Die Türtaschen nehmen auch Getränkeflaschen auf. Erfreulicherweise hält Peugeot weiterhin an einem Kühlwasserthermometer fest und zeigt zusätzlich die Motoröltemperatur an. Vorn wie hinten gibt es Leseleuchten. Optimal einstellbar wären die Außenspiegel, wenn der Taster dafür nicht direkt hinter dem Türgriff installiert wäre. Die elektrische Feststellbremse kann auch als Berganfahrhilfe verwendet werden.
- ⊖ Das Bedienteil der Klimaautomatik ist sehr tief verbaut und die Symbole darauf sind sehr klein gehalten - beides steht einer guten Erkennbarkeit im Weg. Absolut unerklärlich ist, warum Peugeot Bedienelemente im verschlossenen Staufach vor dem linken Knie versteckt. Die Tasten in den Türen sind unbeleuchtet und somit im Dunkeln schlecht zu bedienen. Außer Türtaschen gibt es für die hinteren Passagiere keine sinnvoll nutzbaren Ablagemöglichkeiten. Der Deckel des Ablagekastens zwischen den Vordersitzen öffnet zur Seite - nicht die optimale Lösung. Zudem steht der Kasten beim Angurten im Weg.

1,9

Raumangebot vorne*

- ⊕ Auf den vorderen Plätzen ist das Raumangebot großzügig. Bis zu einer Körpergröße von 1,95 m lassen sich die Sitze bequem einstellen. Die Kopffreiheit würde sogar noch größere Insassen erlauben. Auch die gemessene Innenbreite stellt zufrieden. Würde der Ellenbogen nicht öfter mal Kontakt zur Türverkleidung bekommen, so wäre auch das subjektive Empfinden makellos.

2,6 Raumangebot hinten*

Zwei Passagiere sitzen auf der Rückbank bequem. Der mittlere Platz sollte aber eher als Notsitz für kurze Strecken betrachtet werden. Die gemessene Innenbreite ist durchschnittlich. Kopf und Schulter kommen der Innenverkleidung nah, die Scheibenlinie ist hoch gezogen - Dinge, die das subjektive Raumempfinden schmälern.

⊕ Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt, so können hinten trotzdem noch Passagiere mit einer Körpergröße von über zwei Metern bequem sitzen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von über 2,0 m bequem Platz.

2,4 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert aber deutlich in Richtung straff, was den langen Kombi agil macht. Dafür muss man geringe Komforteinbußen bei kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten in Kauf nehmen. Lange Wellen bringen den Franzosen nicht unnötig zum Schwingen, die Stuckerneigung ist zu vernachlässigen. Bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln zeigt sich der Kombi komfortabel. Karosseriebewegungen halten sich sowohl bei Kurvenfahrt als auch beim Gasgeben und Bremsen in Grenzen. Bei Beladung wird das Fahrzeug tendenziell etwas weicher.

2,4 Sitze

Rücksitzbank bzw. -lehne dürften besser ausgeformt sein. Die Lehne beginnt zudem erst ca. 10 cm oberhalb der Sitzfläche - das ergibt kein gutes Sitzgefühl. Die Seitenwangen der Vordersitze sind sehr weich gestaltet. Der Seitenhalt ist deswegen durchschnittlich.

⊕ Der Fahrersitz hat eine Höheneinstellung und lässt sich somit auf die unterschiedlichsten Staturen anpassen. Beide Vordersitze sind schön ausgeformt, unterstützen den Rücken gut und geben trotz einer etwas kurz geratenen Sitzfläche ausreichend Beinunterstützung. Die Polsterung ist auch auf langen Fahrten bequem und die Lehnenhöhen reichen auch für große Passagiere. Auf den Stoffbezügen neigt man bei sommerlichen Temperaturen kaum zum Schwitzen. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzposition ein. Auf der Rücksitzbank sitzt man etwas tief, aber der Sitzkomfort ist überzeugend.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nur längs verschieben, aber nicht in der Höhe einstellen.

2,2 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Innengeräusch bei 130 km/h liegt bei 68,6 dB (A). Weder Motoren- noch Wind- oder sonstige Fahrgeräusche treten unangenehm in den Vordergrund.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Vorn vergehen 14 Minuten, um eine Raumtemperatur von 22° C zu erreichen. Auf den hinteren Plätzen muss man sich zwei Minuten länger gedulden.

⊕ Temperatur und Luftverteilung können für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Ein Aktivkohlefilter verhindert, dass unangenehme Gerüche ins Fahrzeuginnere dringen.

⊖ Das maximal erreichbare Temperaturniveau kann nicht zufrieden stellen. Die hinteren Seitenscheiben können nicht komplett versenkt werden. Bei erneutem Betätigen der Taster senken sie ca. einen Zentimeter weiter ab. Eine Funktion, deren Sinn nicht einleuchtet. Hinter der sehr schrägen Frontscheibe ist man starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des kleinen Diesels können nicht hundertprozentig überzeugen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er 8,6 Sekunden. Die Hauptschuld an den durchschnittlichen Beschleunigungswerten trägt das EGS6-Getriebe, welches sich weigert, beim Beschleunigen zurück zu schalten.

2,2 Laufkultur

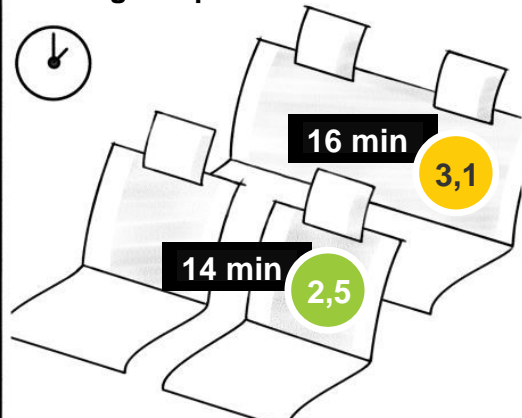
⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Motor erstaunlich kultiviert, frei von irgendwelchen Dröhn- und Brummneigungen. Vibrationen treten kaum auf.

3,2 Schaltung

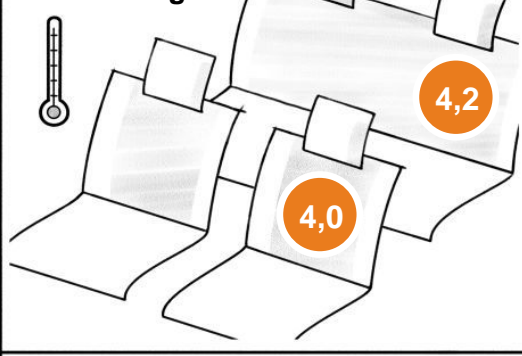
Das automatisierte Schaltgetriebe ESG6 kann nicht überzeugen. Es wirkt veraltet. Vor allem die langen Schaltpausen sind nicht mehr zeitgemäß. Wird das Getriebe im normalen Modus und der Motor mit Halbgas betrieben, so werden die Wartezeiten für den Gangwechsel unendlich. Wählt man die Gänge manuell oder schaltet man das Getriebe auf Sport, so wird die Schaltarbeit zügiger vollzogen. Wird der Wählhebel bei Vorwärtsfahrt in die Rückwärtsstellung geschoben, so wird der Schaltvorgang sinnigerweise nicht vollzogen. Unterschreitet man eine gewisse Fahrgeschwindigkeit, so wird der Rückwärtsgang skrupellos und geräuschvoll eingelegt.

⊕ Die Bedienung des Wählhebels funktioniert unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Dass die Schaltstufen auf drei Gassen verteilt sind, ist gewöhnungsbedürftig. Eine Anzeige informiert über den aktuell eingelegten Gang. Per Lenkradpaddel können die Gänge manuell geschaltet werden.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Die Schaltkultur und die Schaltstrategie können nicht überzeugen. Das Getriebe weigert sich teilweise vehement, beim Beschleunigen zurück zu schalten. Wählt es dann endlich einen kleineren Gang, so schaltet es nach dem Beschleunigen nicht mehr hoch - die Drehzahlen bleiben für lange Zeit im sehr hohen Bereich. Jeder Schaltvorgang wird durch eine große Schaltpause untermalt, die Insassen nicken dabei mit dem Kopf.

2,1 Getriebeabstufung

+ Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.400 Umdrehungen pro Minute. Das niedrige Drehzahlniveau hilft Kraftstoff zu sparen.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des 508 SW lässt keine Wünsche offen. Bei plötzlichen Spurwechseln hat das Fahrzeug zwar starke Karosseriebewegungen, wird aber durch ESP sicher auf Kurs gehalten. Der Geradeauslauf ist einwandfrei. Beim ADAC Ausweichtest kann der Peugeot überzeugen, er zeigt sich sehr neutral. Bereits beim ersten Einlenken greift ESP stark ein und baut viel Geschwindigkeit ab. Die Lenkung bleibt leichtgängig und dirigiert das Auto sauber durch den Parcours. Die mögliche Durchfahrgeschwindigkeit liegt mit 93 km/h sehr hoch. Die Traktionskontrolle unterstützt bei weniger griffiger Fahrbahn.

1,9 Kurvenverhalten

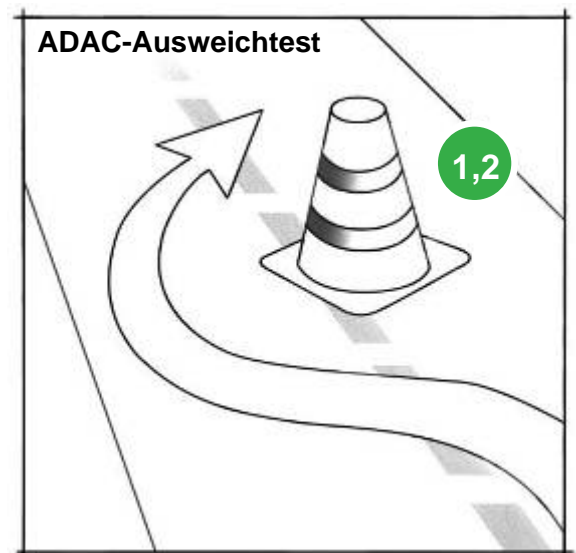
+ In schnell gefahrenen Kurven verhält sich der Peugeot sehr neutral. Erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten beginnt das Fahrzeug über die Vorderachse nach außen zu schieben. Lastwechselreaktionen treten kaum auf. Selbst bei Beladung verändert sich das Fahrverhalten kaum, das Fahrzeug bleibt sehr neutral.

2,9 Lenkung*

In der Lenkung steckt Verbesserungspotential. Weder die Zielgenauigkeit noch das Lenkgefühl überzeugen vollkommen. Ebenso dürfte sie etwas direkter ausgelegt sein.

+ Auch bei kleinen Lenkwinkeln reagiert die Lenkung spontan. Die Hinterachse baut etwas verzögert Seitenführung auf und dreht das Fahrzeug in die Kurve, was es sehr agil macht. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

– Ein Wendekreis von 12,6 Metern ist auch bei einem großen Familienkombi nicht tolerierbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

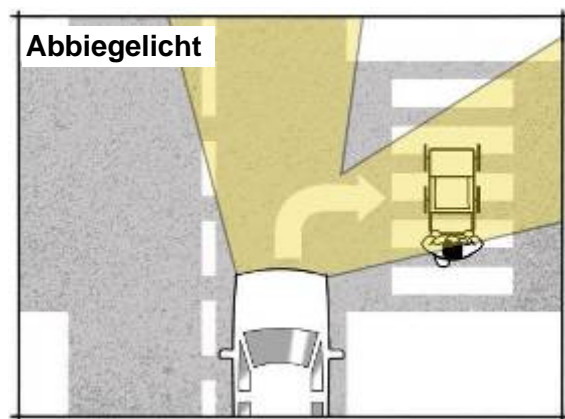
2,8 Bremse

Der Bremsweg beträgt 39 Meter (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 215/60 R16 95H). Das Ansprechen der Bremsanlage ist gut, die Dosierbarkeit nur durchschnittlich.

2,1 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist mit einigen Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent und Abbiegelicht serienmäßig. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahr genommen. Rückleuchten warnen von hinten kommende Fahrzeuge vor geöffneten Türen.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Kopf und Seitenairbags für die vorderen Plätze ausgestattet. Auf den vorderen Plätzen reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,95 m, der Abstand zum Kopf ist angenehm gering. Hinten sind die Kopfstützen bis 1,75 m geeignet. Für die vorderen Plätze sind Gurtwarner vorhanden, im Fond wird der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann nach einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden. Verbandskasten und Warndreieck haben keine speziellen Halter.

2,2 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

⊕ Auf den äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Auf dem Beifahrersitz können ebenfalls alle gängigen Kindersitze befestigt werden. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Der hintere Mittelsitz wird von Peugeot als ungeeignet für Kindersitze deklariert. Die festen Gurtschlösser erleichtern das Anschnallen, sie sind aber nicht verwechslungssicher. Isofix kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

2,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

⊕ Peugeot wirbt explizit mit einem Fußgängerschutzsystem. Deswegen wird dem 508 ein guter Fußgängerschutz prognostiziert.

1,8 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Testverbrauch beläuft sich auf 5,0 Liter pro 100 Kilometer. Dieser teilt sich auf in 5,3 l/100 km Stadtverbrauch, 4,1 l/100 km auf der Landstraße und 6,0 l/100 km auf der Autobahn. Der CO₂-Ausstoß beträgt 130 g/km. Dafür erhält er beim ADAC EcoTest 43 Punkte.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Peugeot dafür 42 Punkte. Insgesamt werden somit 85 Punkte und daraus resultierend vier Sterne erreicht.

2,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,5 Betriebskosten*

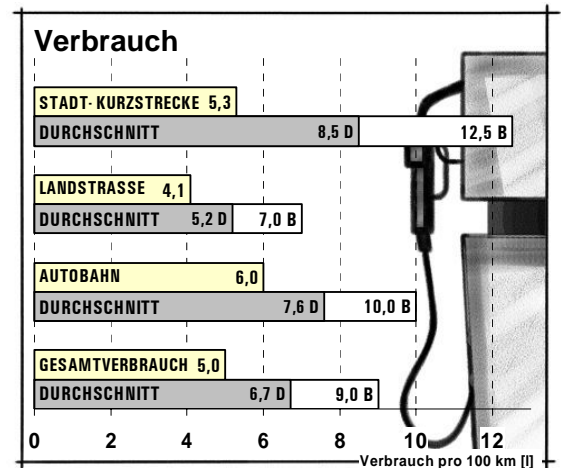
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus dem Kraftstoffverbrauch. Der geringe Verbrauch von günstigem Dieselmotor beschert dem 508 eine sehr gute Bewertung bei den Betriebskosten.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss. Der Rußpartikelfilter wird alle 60.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 180.000 km ausgetauscht.

⊕ Durch die günstige Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz auf einem niedrigem Niveau. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.



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

1,6 Wertstabilität*

⊕ Familienkombis mit einem geringen Kraftstoffverbrauch erfreuen sich hoher Beliebtheit. Der Peugeot 508 ist neu auf dem Markt, ein Modellwechsel liegt in weiter Ferne. Dem Franzosen wird deswegen im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,2 Kosten für Anschaffung*

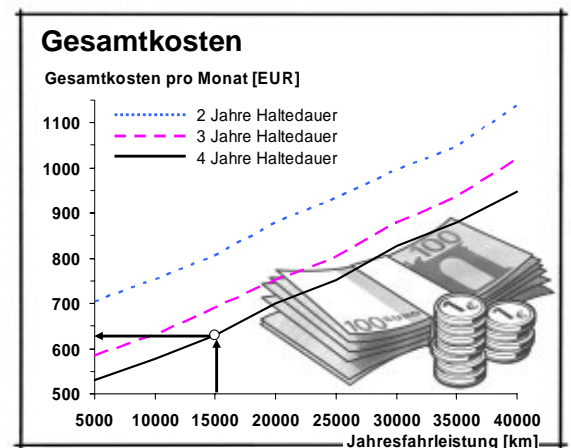
⊕ Mit einem Grundpreis von 26.000 € ist der Peugeot 508 SW e-HDi FAP 110 Access relativ erschwinglich. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, müssen allerdings zusätzlich 3.420 € investiert werden.

4,1 Fixkosten*

⊖ Kein gutes Bild gibt der Peugeot bei den Fixkosten ab. Egal wie man den 508 versichert, er rangiert immer in einer der höchsten Klassen. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 152 € fällig.

1,7 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten sind gering, daran können die hohen Werkstatt- und Fixkosten nichts ändern. Sowohl Betriebs- als auch Reifenkosten sind niedrig, auch der Wertverlust ist gering.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 629 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	HDi FAP 110	HDi FAP 140	HDi FAP 165	HDi FAP 205
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997	4/2179
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	82(112)	103(140)	120(163)	150(204)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	156/4250	240/1400	240/1500	320/2000	340/2000	450/2000
0-100 km/h[s]	11,8	8,6	11,6	10,1	9,5	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	224	182	210	223	232
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	6,9 S	5,0 D	5,3 D	6,0 D	6,2 D
CO2 [g/km]	145	150	125	130	150	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/18	16/24/18	18/25/24	18/25/24	18/25/24	20/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	82	92	162	210	250	277
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	664	697	625	660	696	783
Preis [Euro]	24.100	27.600	25.000	28.600	30.400	39.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/ 4,1/ 6,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	116g/km / 130g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4813/1853/1476 mm
Leergewicht/Zuladung	1535 kg/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	1440 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	357 Euro
Monatliche Gesamtkosten	629 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/24
Grundpreis	26.000 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelenk	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	350 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (EGS6)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (nicht für Ausstattung Access)	nicht erhältlich
Head-Up-Display (nicht für Ausstattung Access)	nicht erhältlich
Kurvenlicht (nicht für Ausstattung Access)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	350 Euro°
Reifendruckkontrolle (nicht für Ausstattung Access)	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	300 Euro
Xenonlicht (nicht für Ausstattung Access)	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	350 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik (inkl. Navigation)	Serie/1.480 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.480 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	200 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	540 Euro°
Schiebe-Hubdach (nicht für Ausstattung Access)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	1,9
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	1,6	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	2,4	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,7
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,8
Federung	2,1		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,1
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	1,5
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Motor/Antrieb	3,0	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	3,6	Kosten für Anschaffung*	2,2
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	4,1
Schaltung	3,2	Monatliche Gesamtkosten*	1,7
Getriebeabstufung	2,1		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen