



Peugeot 508 155 THP Allure

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

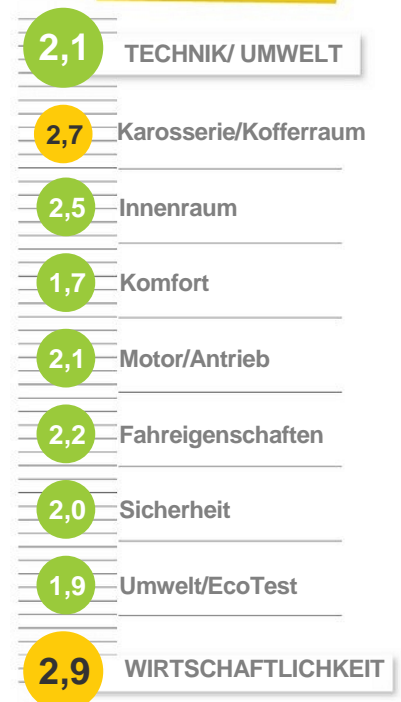
Seit März 2011 ist der Peugeot 508 erhältlich. Er löst die beiden Baureihen 407 und 607 ab. Der 508 ist als Kombi (SW) und Limousine lieferbar. Die getestete Allure-Variante bietet komfortable Ausstattung bei einem trotzdem erschwinglichen Grundpreis von 29.150 €. Die getestete Motorisierung (1,6-Liter-Turbobenziner mit 115 kW/156 PS) sorgt für gute Fahrleistungen, aber auch für einen erhöhten Verbrauch im Stadtverkehr. Verblüffend ist aber der kultivierte und ruhige Motorlauf, von dem die Insassen kaum etwas mit bekommen. Der geräumige Kofferraum wird leider durch eine zu kleine Ladeöffnung und ein unpraktisches Format in seiner Nutzbarkeit eingeschränkt. **Karosserievarianten:** Kombi (SW). **Konkurrenten:** u.a.: Alfa 159, Citroen C5, Ford Mondeo, Renault Laguna, Seat Exeo.

+ großer Kofferraum, sicheres Fahrverhalten, gutes Raumangebot vorn, ruhiger, kultivierter Motor, kräftige Heizung, komfortable Sitze, gute Fahrleistungen

- unpraktisches Kofferraum-Format, 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. Es wurde beim Allure viel Leder verarbeitet. 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. 70 kg Last sind auf dem Dach erlaubt, insgesamt dürfen 470 kg zugeladen werden. Ein vollwertiges Ersatzrad (200 € 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 Benzin 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.

Die hintere Einparkhilfe ist serienmäßig verbaut, vorn muss sie optional geordert werden. Sie signalisiert optisch und akustisch den Abstand zu Hindernissen. Empfehlenswert ist diese Zusatzausstattung auf jeden Fall, da das Heck und auch flache Hindernisse hinter dem Auto für den Fahrer komplett unsichtbar sind.



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

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 kann der Fahrer das Karosserie-Ende 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. Xenon-Scheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht waren optional verbaut. Ebenso kann gegen Aufpreis ein Fernlichtassistent geordert werden, der seine Arbeit zuverlässig verrichtet.

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

2,7 Ein-/Ausstieg

Die Türen werden auch an starken Steigungen zuverlässig offen gehalten, 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. Keyless-Access ermöglicht, dass die Türen per Fingertipp ver- und entriegelt werden. Der Fahrzeugschlüssel kann dabei in der Tasche verbleiben. 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.

2,0 Kofferraum-Volumen*

⊕ Unter der Abdeckung lassen sich 445 l Gepäck verstauen. Wenn das nicht reicht, kann die Rückbank vorgeklappt werden. Dann stehen 805 l, gemessen bis zur Fensterunterkante, zur Verfügung.



Der Kofferraum ist mit 445 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse recht üppig.

3,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Beladen des Gepäckraums stört eine Ladekante von 70 cm Höhe. Beim Ausladen müssen immerhin noch 13,5 cm überwunden werden.

⊖ Die Heckklappe schwingt selbständig und mit viel Schwung auf. Ist man unvorsichtig, so besteht die Gefahr, dass man von ihr einen Kinnhaken verpasst bekommt. Die Ladeöffnung erlaubt keine sperrigen Gegenstände, sie ist nur mittig ausreichend bemessen. Die Grundfläche des Kofferraums wäre eigentlich gut, aber nach oben verhindern viele Einbuchtungen und die wuchtigen Bügel der Heckklappe eine sinnvolle Nutzung. Versucht man Gegenstände vorn an den Rücksitzlehnen zu greifen, so darf man getrost auf allen Vieren in das Heckabteil krabbeln. Die Beleuchtung ist schwach.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.

- ⊕ Von vorn lassen sich die Rücksitzlehnen einfach entriegeln, danach klappen sie selbständig federbelastet um. In der Rückenlehne befindet sich eine Ladeluke für lange Gegenstände.
- ⊖ Für kleine Gegenstände sind nur Haken und Haltebänder im Kofferraum vorhanden - ein Gepäcknetz wäre sinnvoll. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,5 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 hat Peugeot deutliche Fortschritte gemacht. Trotzdem sind die Tasten noch im ganzen Auto verstreut, teils doppelt belegt und nicht gut zu erreichen. 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 Innenraum überzeugt mit guter Funktionalität und Verarbeitungsqualität, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

- ⊕ Die Ergonomie der Bedienungselemente ist gut. Lenkrad, Pedale und Wählhebel liegen gut zur Hand, das Lenkrad lässt sich auf unterschiedliche Staturen einstellen. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensoren automatisch aktiviert. Alle vier elektrischen Fensterheber haben eine Antippfunktion. Elektrisch eingestellt werden die vorderen Sitze, der linke hat eine Memory-Funktion. 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. Das JBL-Soundsystem sorgt für kräftigen Klang im Fahrzeug. 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. Ebenso wundert man sich über den Startknopf links des Lenkrads. 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. Die Sitzeinstellung funktioniert nur mit eingeschalteter Zündung - im Falle eines Unfalls kann dies einer schonenden Verletztenbergung im Wege stehen.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen ist das Raumangebot großzügig. Bis zu einer Körpergröße von 1,91 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.

3,2 Raumangebot hinten*

Zwei Passagiere sitzen auf der Rückbank bequem. Der mittlere Platz sollte aber eher als Notsitz für kurze Strecken betrachtet werden. Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt, so können hinten noch Passagiere mit einer Körpergröße von 1,86 m bequem sitzen. Die Beinfreiheit ist dabei üppig, aber das niedrige Dach begrenzt die Höhe. Die gemessene Innenbreite ist durchschnittlich. Kopf und Schulter kommen der Innenverkleidung nah, die Scheibenlinie ist hoch gezogen - Dinge, die das subjektive Raumempfinden schmälern.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,86 m bequem Platz.

1,7 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert deutlich in Richtung straff, bietet aber genügend Komfort. Lange Wellen bringen den Franzosen nicht unnötig zum Schwingen, die Stuckerneigung ist zu vernachlässigen. Kurzweilige Fahrbahn-Unebenheiten werden von der Federung gut geschluckt. Bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln zeigt sich die Limousine komfortabel. Karosseriebewegungen halten sich sowohl bei Kurvenfahrt als auch beim Gasgeben und Bremsen in Grenzen. Bei Beladung wird das Fahrzeug tendenziell etwas weicher.

1,8 Sitze

Die Rücksitzbank dürfte besser ausgeformt sein. Zudem sitzt man hinten sehr tief und somit etwas unbequem.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz haben eine Höhen- und Neigungseinstellung und lassen sich somit auf die unterschiedlichsten Staturen anpassen. Beide Vordersitze sind schön ausgeformt, unterstützen den Rücken gut und geben mit der ausziehbaren Sitzfläche ausreichend Beinunterstützung. Der Seitenhalt überzeugt. Die Polsterung ist auch auf langen Fahrten bequem und die Lehnenhöhen reichen selbst für große Passagiere. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzposition ein.

⊖ Die Lederbezüge sind im Sommer schweißtreibend.

1,6 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Innengeräusch bei 130 km/h liegt bei 66,2 dB (A) - ein hervorragender Wert. Weder Motoren- noch Wind- oder sonstige Fahrgeräusche treten unangenehm in den Vordergrund.

1,2 Klimatisierung

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

⊕ Vorn vergehen nur 10 Minuten, um eine Raumtemperatur von 22° C zu erreichen. Auch auf den hinteren Plätzen muss man sich nur eine Minute länger gedulden. Temperatur und Luftverteilung können für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Ein Aktivkohlefilter verhindert, dass unangenehme Gerüche ins Fahrzeuginnere dringen.

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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 508 mit dem 156 PS-Benziner stellen absolut zufrieden. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er nur 5,2 Sekunden. Der Motor zeigt sich sehr elastisch.

1,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 155 THP-Motors ist vorbildlich. Vibrationen nimmt man nicht wahr, Dröhnen tritt auch nicht auf. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen kann er geringfügig brummen.

2,7 Schaltung

Dem Schaltgetriebe fehlt es an Präzision, es tendiert deutlich zum Haken. Auch die Schaltwege dürften kürzer ausfallen.

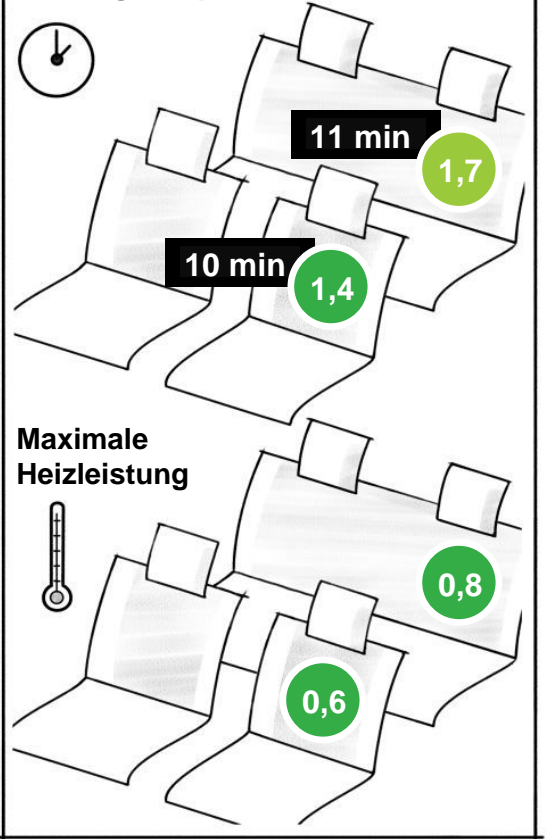
⊕ Aufgrund der Leichtgängigkeit lassen sich hohe Schaltgeschwindigkeiten erzielen. Der Rückwärtsgang ist mit einem Zugring gegen unabsichtliches Einlegen geschützt. Auch bei ausrollendem Fahrzeug lässt er sich geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen Drehzahlbereich anzustreben, der Kraftstoff spart.

2,3 Getriebeabstufung

Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.700 Umdrehungen pro Minute. Hier könnte mit einer niedrigeren Drehzahl weiterer Kraftstoff gespart werden.

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des 508 lässt keine Wünsche offen. Bei plötzlichen Spurwechseln wird das Fahrzeug durch heftige ESP-Eingriffe 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.

3,1 Lenkung*

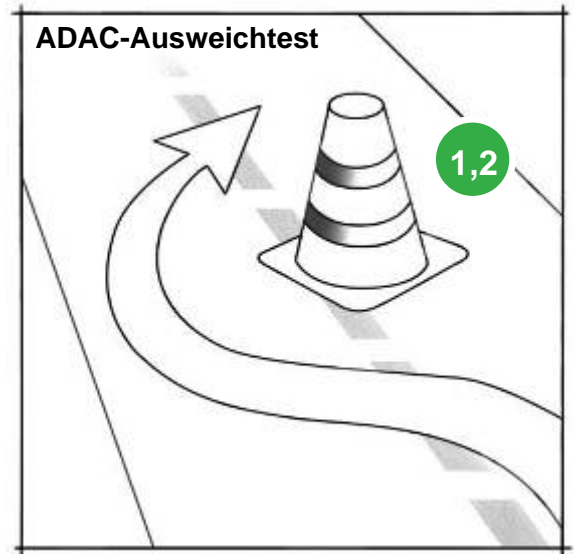
In der Lenkung steckt Verbesserungspotential. Weder die Zielgenauigkeit noch das Lenkgefühl überzeugen vollkommen. Ebenso dürfte sie etwas direkter ausgelegt sein.

⊕ Auch bei kleinen Lenkwinkeln reagiert die Lenkung spontan. Die Hinterachse baut etwas verzögert Seitenführung auf. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Ein Wendekreis von 12,6 Metern ist nicht tolerierbar.

2,5 Bremse

Der Bremsweg beträgt 38 Meter (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP der Größe 215/55 R17 95W). Das Ansprechen der Bremsanlage ist gut, die Dosierbarkeit nur durchschnittlich.



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.

2,0 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist mit einigen Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent und Abbiegelicht sind serienmäßig. Gegen Aufpreis ist auch dynamisches Kurvenlicht erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahr genommen. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, so wird ein unbeabsichtigtes Anrollen bei eingelegtem Gang verhindert. Rückleuchten warnen von hinten kommende Fahrzeuge vor geöffneten Türen. Optional ist eine Art Headup-Display erhältlich, welches allerdings die Informationen nicht auf die Frontscheibe projiziert, sondern auf eine aufgeklappte Kunststoffscheibe. Die Anzeige ist schlecht ablesbar. Der eigentliche Sinn eines Headup-Displays wird verfehlt.

⊖ Die Feststellbremse ist links vom Fahrer angeordnet und kann in einer Gefahrensituation vom Beifahrer nicht erreicht werden.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

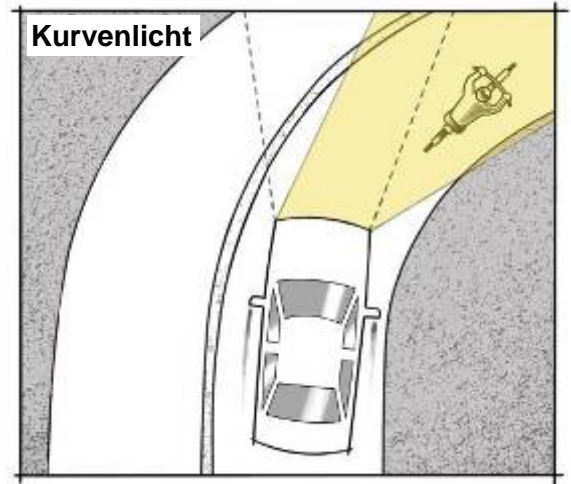
Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

⊕ 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.

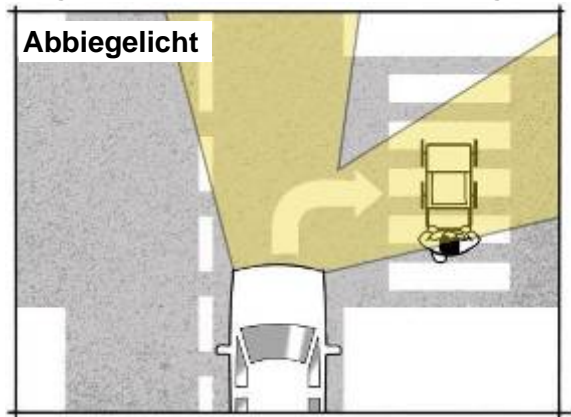
2,0 Kindersicherheit

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

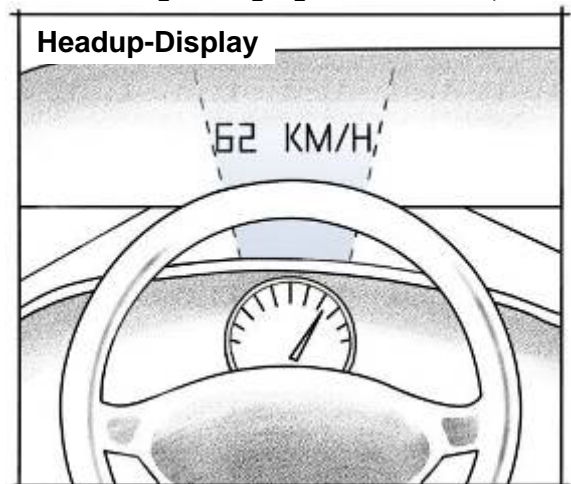
⊕ Auf den äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Auf dem Beifahrersitz können ebenfalls alle gängigen Kindersitze befestigt werden. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem 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.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
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,



Headup-Display
In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

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.

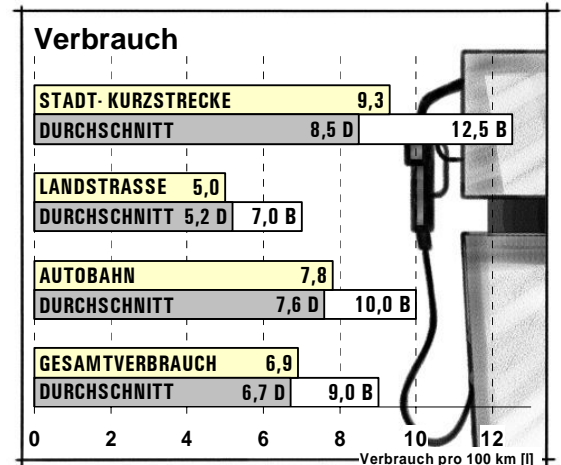
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Testverbrauch beläuft sich auf 6,9 Liter pro 100 Kilometer. Dieser teilt sich auf in 9,3 l/100 km Stadtverbrauch, 5,0 l/100 km auf der Landstraße und 7,8 l/100 km auf der Autobahn. Wäre nicht der nur durchschnittliche Stadtverbrauch, so hätte der Peugeot sehr gute Verbrauchswerte. Der CO₂-Ausstoß beträgt 164 g/km. Dafür erhält er beim ADAC EcoTest 33 Punkte.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Peugeot dafür 49 von 50 Punkten. Insgesamt werden somit 82 Punkte und daraus resultierend vier Sterne erreicht.



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

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der durchschnittliche Verbrauch von nicht gerade günstigem Superkraftstoff sorgt für durchschnittliche Betriebskosten.

4,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die zeitgemäß langen Abstände verringern Werkstattaufenthalte und Kosten. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.

⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

2,8

Wertstabilität*

Der Peugeot 508 ist neu auf dem Markt, ein Modellwechsel liegt in weiter Ferne. Allerdings muss er sich in seiner Klasse auch gegen harte Konkurrenz behaupten. Somit wird ihm nur ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

2,5

Kosten für Anschaffung*

⊕ Mit einem Grundpreis von 29.150 € ist der Peugeot 508 155 THP Allure einigermaßen erschwinglich. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, müssen 2.370 € zusätzliche Optionen bestellt werden.

3,3

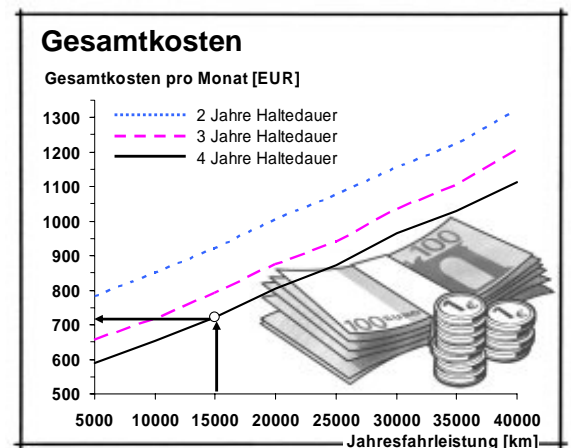
Fixkosten*

Auch die Fixkosten liegen nur im Mittelfeld. Mit Ausnahme der Teilkasko sind die Versicherungsklassen sehr teuer. Die Kfz-Steuer ist mit 90 € pro Jahr allerdings sehr erschwinglich.

2,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die gesamten monatlichen Kosten halten sich in überschaubaren Grenzen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 721 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	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
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]	11,5	8,6	11,3	9,8	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	224	182	210	225	234
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	6,9 S	5,0 D	5,1 D	6,0 D	6,0 D
CO2 [g/km]	144	149	124	125	149	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/18	18/24/18	20/25/24	20/25/24	20/25/24	20/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	80	90	160	200	248	269
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	664	694	627	655	696	779
Preis [Euro]	23.050	26.150	23.950	27.150	28.950	37.650

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4 m
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 5,0/ 7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 164g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4792/1853/1456 mm
Leergewicht/Zuladung	1525 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	735 kg/1775 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	1040 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Berganfahrhilfe	Serie
Abbieglicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.400 Euro
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Xenon-Paket)	1.000 Euro ^o
Head-Up-Display (Navi/Telematik-Paket)	850 Euro ^o
Kurvenlicht (Xenon-Paket)	1.000 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle (nicht für Allure)	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Xenon-Paket)	1.000 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	850 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	200 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	540 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	750 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	400 Euro
Monatliche Gesamtkosten	721 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/18
Grundpreis	29.150 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen