



Peugeot 508 RXH Automatik

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Der Peugeot 508 RXH besitzt eine rund 50 mm höher gelegte Karosserie und eine breitere Spur als der normale 508. Dadurch unterscheidet er sich optisch deutlich von ihm. Wie schon beim 3008 HYbrid4 kommt jetzt auch im RXH ein Elektromotor in einem Dieselfahrzeug zum Einsatz. Diese Paarung verspricht, anders als bei einem Benzin-Hybrid, nicht nur niedrige Verbrauchswerte in der Stadt, sondern auch insgesamt dieseltypisch geringen Verbrauch. Beim ADAC EcoTest erreicht der RXH gute vier Sterne, er benötigt nur 4,8 l/100 km. Speziell in der Stadt punktet das Fahrzeug mit seinem niedrigen Verbrauch. Sobald es aber etwas flotter zur Sache geht, spart man durch den Elektromotor kaum noch Treibstoff ein. Der RXH kann insgesamt mit soliden Fahreigenschaften und viel Platz überzeugen, kostet aber stolze 41.900 Euro. Immerhin fällt die Serienausstattung üppig aus. **Karosserievarianten:** Limousine.

Konkurrenten: u.a. Citroen C5, Ford Mondeo, Renault Laguna, VW Passat.

+ gut harmonisierter Elektro-/Diesel-Antrieb, rein elektrischer Fahrbetrieb möglich, niedriger Stadtverbrauch, standfeste Bremsanlage, leiser Innenraum

- kein Verbrauchsvorteil bei Autobahnfahrt, sehr teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,3 Stadtverkehr

3,0 Senioren

1,9 Langstrecke

2,4 Transport

2,6 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Auch wenn die Karosserie des 508 RXH insgesamt gut verarbeitet ist, im Detail findet man doch die ein oder andere Nachlässigkeit. 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 und die Kotflügel haben keinen sauberen Übergang zu den A-Säulen. Rundum sind die Türausschnitte abgedichtet, die Dichtlippen dürften aber weiter außen angebracht werden, damit Schmutz nicht so weit eindringen kann. Schützende Einstiegsleisten gibt es an den Schwellern nicht. Die Stoßstangen sind beim RXH im unteren Bereich unlackiert und somit relativ gut vor Kratzern geschützt. Auch die Radläufe sind mit Kunststoffaufsätzen vor kleinen Remplern geschützt, leider fehlen aber Seitenleisten an den Türen.

⊕ Im Innenraum geben Materialauswahl und Verarbeitung ein besseres Bild ab. Die Aluminiumapplikationen gefallen, das geschäumte Armaturenbrett wirkt hochwertig. Einige kleinere Schnitzer wie nicht sauber entgratete Kunststoffelemente oder das wenig passgenaue Ablagefach vor dem linken Knie des Fahrers trüben aber dann doch das Gesamtbild. 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. Der Tankdeckel lässt sich über einen Schalter im Innenraum öffnen. Der Peugeot ist mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet. Teure Schäden an der Einspritzanlage, aufgrund falscher Betankung mit Benzinkraftstoff werden somit ausgeschlossen.

2,3

Alltagstauglichkeit

⊕ Der 508 RXH besitzt eine gute Alltagstauglichkeit. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Der Dieselhybrid besitzt dank großem 70 l Tank eine Reichweite von über 1.400 km. Die maximale Zuladung geht mit 445 kg in Ordnung, auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden.

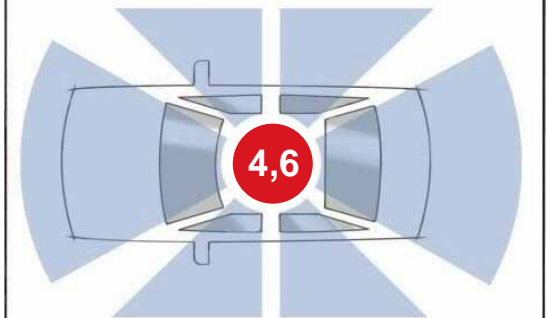
⊖ Das Fahrzeug ist nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Ein Ersatzrad ist bei der Hybrid-Variante nicht lieferbar, da sich unter dem Kofferraumboden die Akkus befinden. Es gibt weder Wagenheber noch Bordwerkzeug.

3,0

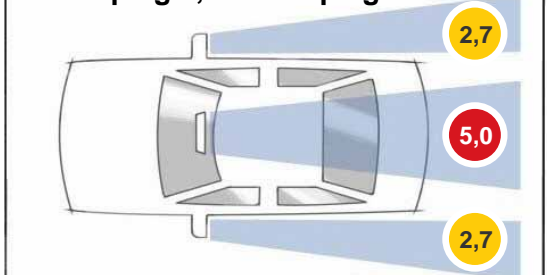
Sicht

Der 508 RXH besitzt zwar eine sehr schlechte Rundumsicht, ist aber aufgrund der etwas höher gelegten Karosserie noch relativ übersichtlich. Auf die serienmäßigen Einparkensoren vorne und hinten wird man beim Einparken aber nicht verzichten wollen.

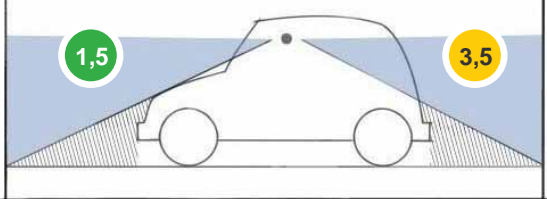
Rundumsicht



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 relativ gut abschätzen. Durch die im vorderen Bereich flach verlaufende Motorhaube sind Hindernisse vor dem Fahrzeug gut zu erkennen. Die außen angeschlagenen und mittig überlappenden Scheibenwischer reinigen die Frontscheibe großzügig. Die serienmäßige Einparkhilfe vorne und hinten signalisiert optisch und akustisch den Abstand zu Hindernissen. Speziell beim rückwärts Rangieren sind die Parksensoren hilfreich, da Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Heckscheibenkante nur schlecht erkennbar sind. Durch den ebenfalls serienmäßig verbauten Parklückenassistent werden Parklücken während der Vorbeifahrt vermessen und dem Fahrer die Eignung signalisiert. Einparken muss der Fahrer aber selber, wodurch diese Zusatzfunktion nur wenig Nutzen hat. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer inkl. Kurvenlicht erhältlich, welche die Fahrbahn gut ausleuchten. LED-Tagfahrlicht ist beim RXH Serie.



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

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der 508 RXH 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. Die Außenspiegel sind relativ groß, besitzen aber beide keinen aspährischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nur sehr schwer erkannt werden können.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird serienmäßig per Fernbedienung ver- und entriegelt. Die Tasten am Schlüssel können im Dunkeln leicht verwechselt werden. Gegen Aufpreis gibt es auch das im Testwagen verbaute schlüsselloses Zugangssystem, wodurch der Schlüssel zum Öffnen und Schließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben kann. Zuverlässig offen gehalten werden die Türen auch an starken Steigungen, mehr Rastungen der Türhalter wären aber wünschenswert.

⊕ Durch die etwas höher gelegte Karosserie des RXH muss man zwar die Beine etwas weiter anheben, um den recht hohen Schweller zu überwinden, aber dafür befindet sich auch die Sitzfläche etwas höher, was wiederum den Einstieg etwas erleichtert. Auf die hinteren Plätze steigt man bequem ein und aus, auch wenn die Türen noch ein Stück weiter öffnen dürften. Über jeder Tür sind Haltegriffe angebracht. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für 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.

2,5 Kofferraum-Volumen*

Aufgrund der unter dem Kofferraumboden verbauten Batterien des Hybridantriebs fällt der Kofferraum mit 380 l rund 80 l geringer aus als beim normalen 508.

⊕ Klappt man die Rücksitzlehnen des RXH um, lässt sich der Stauraum auf brauchbare 760 l erweitern - aber auch das sind rund 80 l weniger als beim 508. Das Fahrzeug lässt sich bei umgeklappter Rücksitzlehne recht gut bis zum Dach beladen.



Mit 380 l Volumen fasst der Kofferraum des RXH um 80 l weniger Gepäck als der Kofferraum des herkömmlichen 508 SW.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich auf Wunsch elektrisch öffnen und schließen, selbst knapp 1,90 m große Personen können darunter aufrecht stehen. Sie gibt eine üppige Ladeöffnung frei. Die Ladekante liegt mit rund 70 cm auf akzeptabler Höhe, um auch schweres Gepäck einfach hinein heben zu können. Beim Ausladen stört keine Ladekante, da die Ladefläche eben ist. Das Kofferraumformat ist weitgehend quadratisch und sowohl von der Breite als auch Tiefe gut nutzbar. Gegenstände, die bis zur Rückbank vorgerutscht sind, sind allerdings nur schwer zu erreichen.

2,1 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. Bei Wahl der elektrischen Heckklappe findet man auch ein Gepäcknetz an Bord, welches die Insassen bei einer starken Bremsung oder einem Unfall vor umherfliegenden Gegenständen im Kofferraum schützt. Ein Gepäckraum-Fixierungssystem mit variablen Hacken gibt es serienmäßig. Leider gibt es beim RXH aber nur wenig brauchbare Ablagen für kleine Gepäckstücke. In der Rücksitzlehne findet man eine praktische Durchlademöglichkeit.

⊖ 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. Der Startknopf befindet sich bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems auf der linken Seite und ist durch die ungewohnte Position eher schlecht platziert. Aufgrund teils filigraner Bedienelemente kann die Bedienungsfreundlichkeit der logisch aufgebauten Klimaautomatik nur als 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 funktioniert dank elektrischer Sitzeinsteller einfach. 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, die ungerade Skalierung dient nicht der schnellen Ablesbarkeit. Anstatt des Drehzahlmesser findet man beim Hybrid eine Anzeige der momentan abgerufenen Motorleistung. Ein nettes Feature, welches aber kaum hilfreiche Zusatzinformationen bereitstellt.



Der Innenraum 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. Ablendlicht 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.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen ist das Raumangebot großzügig. Bis zu einer Körpergröße von knapp 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.

2,4 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 haben hinten trotzdem noch Passagiere mit einer Körpergröße von über zwei Metern genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit reicht immerhin für 1,95 große Personen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition stellen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung. Sitzvarianten sind keine lieferbar.

1,9

KOMFORT

2,2

Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des RXH ist ausgewogen, tendiert aber in Richtung straff, was der Agilität zu Gute kommt. Insgesamt bietet der RXH aber einen guten Langstreckenkomfort, auch wenn man mit geringen Komforteinbußen bei kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten leben muss. Lange Wellen bringen den Franzosen nicht unnötig zum Schwingen, die Stuckerneigung ist zu vernachlässigen. Bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckeln zeigt sich der RXH komfortabel. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut. 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 Vordersitze bieten einen guten Sitzkomfort und zeigen sich auch bei langen Strecken komfortabel. Die äußeren Rücksitze könnten etwas besser ausgeformt sein, was dem Langstreckenkomfort zugute kommen würde. Insgesamt sitzt man aber auch hinten zufriedenstellend mit genügend Oberschenkelauflage.

⊕ Die serienmäßigen Komfortsitze vorn lassen sich elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen. Dadurch findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Beide Vordersitze sind ergonomisch geformt, die hohen Lehnen bieten eine angenehme Rückenunterstützung und guten Seitenhalt. Die Sitzflächen haben eine ausziehbare Oberschenkelauflage. Fahrer- und Beifahrersitz besitzen eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Als besonders Feature besitzt der Fahrersitz eine Massagefunktion.

⊖ Durch die unperforierten Ledersitze neigt man bei sommerlichen Temperaturen schnell zum Schwitzen.

1,6

Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 66,5 dB(A) - dies ist ein sehr guter Wert. Der Diesel-Motor hält sich dezent im Hintergrund. Dank der serienmäßigen geräuschkämmenden Seitenscheiben aus Verbundglas dringen kaum Windgeräusche in den Innenraum. Etwas störend sind die leichten Poltergeräusche, die vom Fahrwerk in den Innenraum übertragen werden. Der RXH kann bei Stadtgeschwindigkeit auch rein elektrisch gefahren werden und gleitet dann beinahe lautlos über den Asphalt.

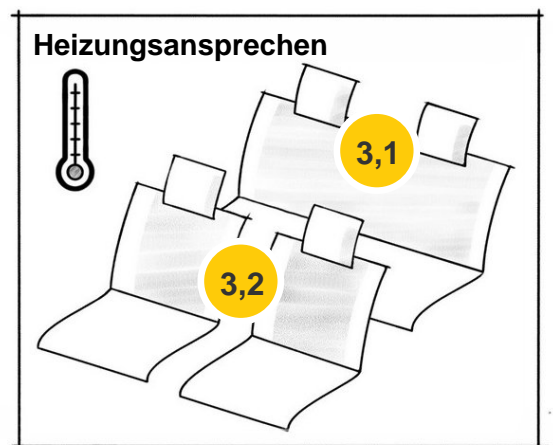
1,9

Klimatisierung

Die Heizung spricht vorne wie hinten in zufriedenstellender Zeit an und sorgt für angenehme Temperaturen.

⊕ Mit der optionalen 4-Zonen-Klimaautomatik können sich sowohl Fahrer und Beifahrer, als auch die hinteren Passagiere getrennt die Wunschtemperatur einstellen. Ein Aktivkohlefilter verhindert, dass unangenehme Gerüche ins Fahrzeuginnere dringen.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht komplett versenkt werden. Hinter der sehr schrägen Frontscheibe ist man starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4

MOTOR/ANTRIEB

2,9

Fahrleistungen*

Der Peugeot 508 RXH bietet zufriedenstellende Fahrleistungen. Der 2,0 Dieselmotor leistet 163 PS und wird je nach Fahrmodus und Fahrsituation von einem 37 PS Elektromotor (Permanentmagnet-Synchronmotor) an der Hinterachse unterstützt. Je nach Fahrmodus steht dabei eine kombinierte Gesamtleistung von maximal 200 PS zur Verfügung. Das maximale Drehmoment beträgt dann gewaltige 450 Nm. Da der Elektromotor bei Wahl des Fahrmodus "Auto" vorrangig zur Steigerung des Schaltkomforts und Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs beiträgt, fallen die gemessenen Fahrleistungen nicht besser aus als ohne Elektrounterstützung. Wer die volle Leistung des Fahrzeugs ausschöpfen möchte, kann den Fahrmodus "Sport" anwählen, dann unterstützt der Elektromotor beim Beschleunigen, was zumindest kurzfristig zu deutlich besseren Fahrleistungen führt, den Verbrauchsvorteil aber weitgehend zunichte macht.

1,7

Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, es werden kaum Vibrationen bis in den Innenraum übertragen. Störende Brummfrequenzen oder Dröhnen treten nicht auf, der Motor bleibt sowohl bei sehr niedrigen als auch bei hohen Drehzahlen ein angenehmer Begleiter. Fährt das Fahrzeug rein elektrisch, sind praktisch keine Vibrationen vom Antrieb vorhanden.

2,7

Schaltung

Der 508 RXH ist serienmäßig mit dem automatisierten Schaltgetriebe EGS6 ausgestattet. Während das EGS6 Getriebe in anderen Modellen nie wirklich überzeugen konnte und mit unharmonischen sowie langsamen Schaltvorgängen zu den größten Negativpunkten zählte, sieht es beim RXH zumindest etwas besser aus. Im Automodus unterstützt der Elektromotor während der Schaltvorgänge, wodurch die langen Schaltpausen etwas kaschiert werden und in den niedrigen Gängen kaum noch spürbar sind. Bei höheren Geschwindigkeiten in den oberen Gängen sind die Schaltvorgänge nicht mehr ganz so harmonisch - der Elektromotor hat in diesen Geschwindigkeitsbereich schlicht nicht genügend Kraft, die Schaltpausen ganz zu überspielen. Der Wählhebel ist recht gut bedienbar, es gibt aber keine Parkstellung, was teilweise für Verwirrung sorgt, da man zum Anlassen des Fahrzeugs erst in die Neutralstellung schalten muss. Erstaunlich gut funktioniert das Start-Stopp-System. Kein Wunder, denn der riemengetriebene Hochvolt-Startergenerator liefert eine Startleistung von über 2 kW. Bei Bedarf kann damit auch bei leeren Akkus die Energie für den Allradantrieb (Elektromotor an der Hinterachse) generiert werden (maximale Generatorleistung ca. 8 kW).

1,5

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des automatisierten Sechsgang-Getriebes sind sehr gut gewählt, es entstehen beim Schalten keine großen Drehzahlsprünge dank gut passender Ganganschlüsse. Die Schaltstufen harmonisieren auch gut mit der Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung hat Peugeot passend gewählt, wodurch das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn nicht zu hoch liegt. Da der Elektromotor an der Hinterachse montiert ist und nur eine feste Übersetzung besitzt, kann der E-Motor nur bis 120 km/h unterstützen.

2,0

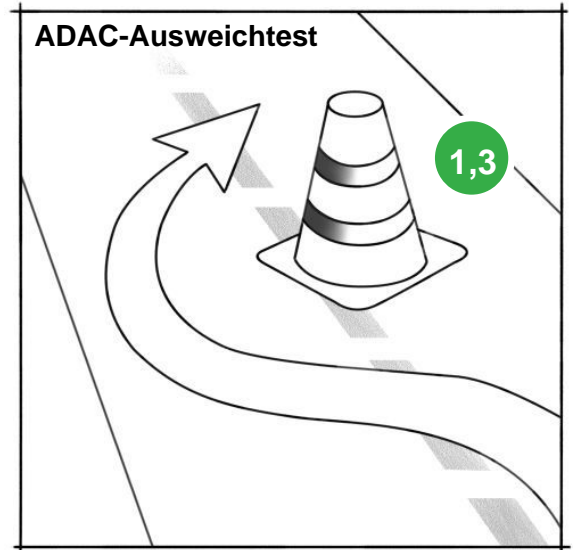
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Das Fahrverhalten des 508 RXH ist stets sicher und beherrschbar. Bei plötzlichen Spurwechseln hat das Fahrzeug zwar starke Karosseriebewegungen, wird aber durch ESP sicher auf Kurs gehalten. Der Geradeauslauf ist tadellos. Beim ADAC Ausweichtest kann der Peugeot überzeugen, er zeigt ein sicheres und neutral Verhalten. 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. In schnell gefahrenen Kurven verhält sich der Peugeot sehr neutral. Erst bei relativ 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. Der Elektromotor an der Hinterachse sorgt dafür, dass auch auf rutschigem Untergrund beim Anfahren genügend Traktion zur Verfügung steht. Dafür muss aber manuell der 4WD Modus angewählt werden, denn nur dann arbeiten der Elektromotor an der Hinterachse und der Verbrenner an der Vorderachse zusammen und bieten genügend Traktion. An die Performance eines echten Allradantriebs reicht der RXH auf rutschigem Untergrund aber nicht heran.

ADAC-Ausweichtest



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.

3,0

Lenkung*

In der Lenkung steckt Verbesserungspotential. Weder die Zielgenauigkeit noch das Lenkgefühl überzeugen vollkommen. Ebenso dürfte sie etwas direkter ausgelegt sein. Schon bei kleinen Lenkwinkeln reagiert die Lenkung spontan. Die Hinterachse baut aber etwas verzögert Seitenführung auf, was das Fahrzeug zwar agil erscheinen lässt aber nicht unbedingt die Fahrsicherheit erhöht. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Ein Wendekreis von 12,2 Metern ist auch bei einem Familienkombi zu groß.

1,3

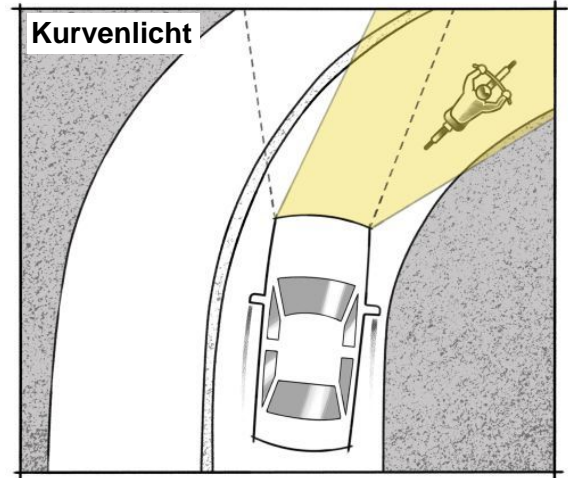
Bremse

⊕ Ein sehr gutes Ergebnis fährt der RXH bei der Bremswegmessung ein. Aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug lediglich 33,8 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Michelin Pilot Sport 3 der Größe 245/45 R18 V). Die Bremse lässt sich zufriedenstellend dosieren und spricht gut an.

2,1 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist mit einigen Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem ESP und ein Bremsassistent sind Serie. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahr genommen. Ein Head-Up-Display liefert Informationen bezüglich Geschwindigkeit und zeigt Navigationsanweisungen an, so dass der Blick beim Abrufen dieser Informationen nicht vom Verkehrsgeschehen abschweift. Bei Wahl der optionalen Xenonscheinwerfer ist auch dynamisches Kurvenlicht an Bord.

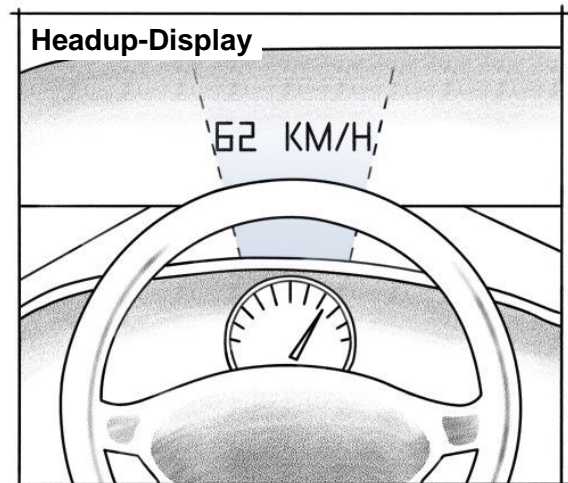


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Peugeot 508 erhält bei den ADAC Crashtests für den Insassenschutz gute 90% der möglichen Punkte. Das Crashverhalten des RXH sollte mit dem des 508 vergleichbar sein. 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. Der RXH ist serienmäßig mit dem Peugeot Connect SOS Dienst ausgestattet. Durch drücken der SOS-Taste oder nach einem Unfall mit Airbagauslösung wird automatisch ein Notruf ausgelöst und die genaue Fahrzeugposition übermittelt.

⊖ Verbandskasten und Warndreieck haben keine speziellen Halter.



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.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Bei den ADAC Crashtests erhält der 508 gute 87% der Punkte für die Kindersicherheit. Ähnlich sollte das Ergebnis auch beim 508 RXH ausfallen. 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.

3,4 Fußgängerschutz

Bei den ADAC Crashtests erhält der 508 lediglich 41% der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Das ist nur ein mittelmäßiges Ergebnis. Da der gute Fußgängerschutz im Prospekt von Peugeot explizit hervorgehoben wird, hätte man mit einem besseren Ergebnis gerechnet. Speziell die Randbereiche der Motorhaube sind sehr aggressiv gestaltet, was ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger bedeutet.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Peugeot 508 RXH erreicht mit einem im EcoTest ermittelten CO₂-Ausstoß von 155 g/km 37 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei gerade einmal 4,8 l/100 km. Besonders in der Stadt kann der Diesel-Hybrid seine Vorteile ausspielen, hier beträgt der ermittelte Verbrauch lediglich 3,0 l/100 km. Bei vollen Akkus können bei vorausschauender Fahrweise ca. 4 km rein elektrisch gefahren werden. Aber auch außerorts liegt der Verbrauch mit 4,5 l/100 km sehr niedrig, obwohl hier kaum noch Vorteile durch den Hybrid zu erwarten sein sollten. Auf der Autobahn fällt der Verbrauch nicht ganz so niedrig aus, wie man es erwarten würde. 6,6 l/100 km sind aber immer noch ein guter Wert. Der Elektromotor bringt auf der Autobahn keine Vorteile, da er nur bei Geschwindigkeiten bis 120 km/h unterstützen kann.

2,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Peugeot dafür 38 Punkte. Insgesamt werden somit 75 Punkte und daraus resultierend vier Sterne erreicht.

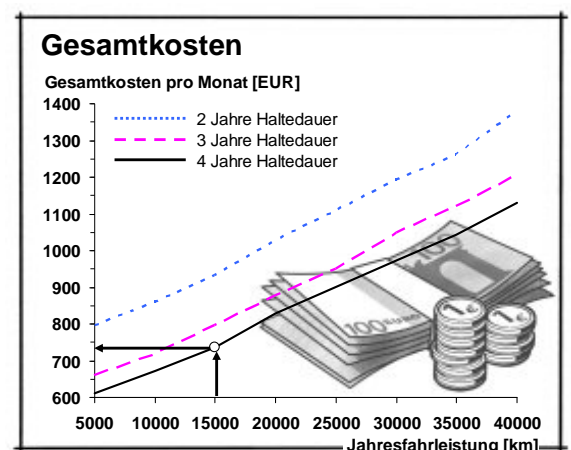
3,0 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

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

4,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 737 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,1

Wertstabilität*

+ Familienkombis mit einem geringen Kraftstoffverbrauch erfreuen sich hoher Beliebtheit. Der Peugeot 508 RXH ist neu auf dem Markt, ein Modellwechsel liegt in weiter Ferne. Der innovative Hybridantrieb in Kombination mit einem Dieselmotor wirkt sich zusätzlich positiv auf den Restwertverlauf aus. Dem Franzosen wird deswegen im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,2

Kosten für Anschaffung*

- Mit einem Grundpreis von 41.900 € ist der Peugeot 508 RXH sehr teuer. Immerhin kann das Fahrzeug mit einer umfangreichen Serienausstattung punkten. Neben Klimaautomatik und Schiebedach ist sogar ein Navigationssystem serienmäßig an Bord.

4,4

Fixkosten*

- Die Einstufungen in den Versicherungsklassen fallen durchweg ungünstig aus. Dazu gesellt sich die hohe jährliche KFZ-Steuer von 190 Euro.

2,7

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Die niedrigen Betriebskosten und der gute Restwertverlauf wirken sich positiv auf die Gesamtkosten aus, auch wenn der Anschaffungspreis und die jährlichen Fixkosten für das Fahrzeug sehr hoch sind.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	147 kW(200 PS)
bei	3850 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R18
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (A.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,0/ 4,5/ 6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	107g/km/ 155g/km
Innengeräusch 130km/h	66,5dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4823/1864/1525 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1880 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/760 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1455 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	81 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	453 Euro
Monatliche Gesamtkosten	737 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/24
Grundpreis	41.900 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent(inkl. Xenon)	1.140 Euro ^o
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht(inkl. Xenon)	1.140 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch(vorne und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.140 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	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	622 Euro
Lackierung Metallic	650 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen