

Autotest



Peugeot 508 BlueHDi 150 STOP&START Allure

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

eugeot hat sein Mittelklasse-Modell, den 508, aufgefrischt. Neben den üblichen optischen Modifikationen an Front und Heck, ist auch ein neues Radio- und Navigationssystem eingezogen. Das hat dem Franzosen gut getan - die verwirrende Schaltervielfalt wurde deutlich reduziert. gesteuert wird nun zum Großteil per Touch-Screen. Neu sind auch die optionale Rückfahrkamera und der Totwinkelwarner. Weitere innovative Assistenzsysteme, wie ein Spurhalteassistent oder ein Notbremsassistent, sind aber auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Der 508 wird nun auch optional mit Voll-LED-Scheinwerfern angeboten. Die Ausleuchtung ist hervorragend, die Lichtfarbe hingegen etwas gewöhnungsbedürftig. Der 2,0-Liter-Diesel leistet 110 kW/150 PS und erfüllt dank AdBlue-Einspritzung die Schadstoffklasse Euro 6. Die Fahrleistungen stellen zufrieden, nur im sechsten Gang fehlt es dem Peugeot deutlich an Durchzugskraft. Überzeugend ist der Testverbrauch im ADAC EcoTest. Mit durchschnittlich 4,6 l/100 km sammelt die Mittelklasse-Limousine vier Sterne. Günstig ist er nicht, der 508. In der gehobenen Allure-Variante kostet der 150-PS-Diesel mindestens 35.150 Euro. Die empfehlenswerten LED-Scheinwerfer und das City-Paket, das sinnvolle Assistenzsysteme enthält, müssen optional bestellt werden. Karosserievarianten: Kombi (SW). Konkurrenten: u. a.: Citroen C5, Ford Mondeo, Honda Accord, Hyundai i40, Mazda 6, Opel Insignia, Renault Laguna, Volvo S60.



hoher Anschaffungspreis, ungünstige Versicherungseinstufung, schlechte Rundumsicht, riesiger Wendekreis, kaum Assistenzsysteme erhältlich





Stand: Juni 2015 Text: Stefan Giuliani

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

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 sein, damit Schmutz nicht so weit eindringen kann. Schutzleisten 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 wirkt die Klavierlackoptik im Fall Peugeot 508 billig. Es wurde beim Allure viel Leder verarbeitet. Im Innenraum macht die Verarbeitung großteils einen ordentlichen Eindruck, auch wenn hier und da scharfe Kanten von der Verarbeitung stehen bleiben. Um unnötige Luftwirbel zu vermeiden und somit den Kraftstoffverbrauch nicht in die Höhe zu treiben, sind der Motorraum und der mittlere Unterbodenbereich vollständig verkleidet. Peugeot stattet seine Dieselfahrzeuge mit einem Fehlbetankungsschutz aus. Teure Schäden an der Einspritzanlage aufgrund falscher Betankung mit Benzin werden somit ausgeschlossen.

Dem Ablagefach vor dem linken Knie fehlt es gänzlich an Passgenauigkeit. 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.

2,3

Alltagstauglichkeit

70 kg Last sind auf dem Dach erlaubt, insgesamt dürfen 515 kg zugeladen werden. Ein Notrad (100 € Aufpreis) ermöglicht im Falle einer Reifenpanne eine Weiterfahrt mit geringer Geschwindigkeit.

Kalkuliert man mit dem durchschnittlichen Testverbrauch des ADAC EcoTest, lässt sich mit einer Tankfüllung von 72 Liter Diesel eine Reichweite von ca. 1.565 Kilometern realisieren. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.875 Kilogramm, ungebremste Anhänger dürfen bis 750 kg mitgeführt werden. Der Innenraum bietet vier Personen bequem Platz, der Mittelsitz der Rücksitzbank eignet sich sich nur für kurze Strecken. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg. So können auf der Anhängerkupplung auch Radträger mit zwei schweren E-Bikes befestigt werden.

☐ In der Reserveradmulde findet nur das Notrad Platz. Nach einer Reifenpanne kann das defekte Rad darin nicht verstaut werden.



Sicht

Die hintere Einparkhilfe ist serienmäßig verbaut, vorn muss sie optional geordert werden (im Testwagen vorhanden). Sie signalisiert optisch und akustisch den Abstand zu Hindernissen. Ebenso war der Testwagen mit der optionalen Rückfahrkamera ausgestattet. Empfehlenswert sind diese Zusatzausstattungen auf jeden Fall, da das Heck und auch niedrige Hindernisse hinter dem Auto für den Fahrer komplett unsichtbar sind. Ein Parklenkassistent ist nicht erhältlich.



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

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 sind Halogenscheinwerfer mit Tagfahrlicht und Abbiegelicht verbaut. Der Testwagen war aber mit dem optionalen Full-LED-Paket ausgerüstet, das neben LED-Scheinwerfern für Fern- und Abblendlicht auch einen Fernlichtassistenten enthält, der aber nicht in jeder Situation zuverlässig funktioniert. Die Lichtfarbe der LED-Scheinwerfer ist etwas gewöhnungsbedürftig.

e 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.

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 muss man tief hinunter steigen. Trotzdem gelangt man bequem in das und aus dem Fahrzeug, 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. Die Sensoren dürften aber noch etwas sensibler ansprechen. Über jeder Tür sind Haltegriffe angebracht, die beim Aussteigen gute Dienste leisten.

Innenspiegel, Außenspiegel

3,6

Vorderes und hinteres Nahfeld

1,3

4,8

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

Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Die vorderen Sitze sind stark zur Fahrzeugmitte versetzt. Man muss einen großen Schritt ins Fahrzeug machen. Aufgrund der niedrigen Dachlinie sollte man dabei den Kopf einziehen, um nicht anzustoßen.

^{2,6} Kofferraum-Volumen*

Der Gepäckraum fasst 450 l Gepäck oder auch sieben handelsübliche Getränkekisten. Wenn das nicht reicht, kann die Rückbank vorgeklappt werden. Dann stehen 800 l zur Verfügung.

^{2,8} Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Beladen des Gepäckraums stört eine Ladekante von 72 cm Höhe. Beim Ausladen müssen immerhin noch 13,5 cm überwunden werden. Die Ladeöffnung und das Kofferraumformat fallen nur durchschnittlich aus - für eine Limousine aber akzeptabel.



Der Kofferraum ist mit 450 I Volumen in dieser Fahrzeugklasse recht üppig.

🕀 Die Heckklappe schwingt selbständig auf und kann mit etwas Schwung auch zugeworfen werden, ohne dass man von außen nachdrücken muss. Sie schwingt weit auf und behindert den Ladevorgang nicht.

🖨 Die Beleuchtung des Kofferraums fällt mit nur einer Lampe schwach aus. Die Bügel der Heckklappe verschlechtern das eigentlich praktische Format des Kofferraums deutlich.

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne 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.

INNENRAUM

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. Etwas weit innen angebracht wurden die Lenkrad-Tasten - zum Bedienen muss man das Lenkrad locker lassen. Nur durchschnittlich groß, aber gekühlt ist das Handschuhfach. Vorn wie hinten fallen sämtliche Ablagen etwas klein aus. Die gute Übersichtlichkeit der Instrumente wird im Detail etwas getrübt: Die drei gegenläufigen Uhren für Wasser-/Öltemperatur und Kraftstoffstand werden leicht verwechselt und die ungerade Skalierung dient nicht der schnellen Ablesbarkeit. Das Display wurde aber mit dem Facelift deutlich verbessert.



Der Inneraum überzeugt mit guter Funktionalität und zufriedenstellender Verabeitungsqualität. Es besteht noch Raum für Verbesserungen.

🕀 Die Ergonomie der Bedienungselemente ist gut. Lenkrad und Schalthebel liegen gut zur Hand, das Lenkrad lässt sich auf unterschiedliche Staturen einstellen. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensoren automatisch aktiviert. Trotz teils filigraner Bedienelemente ist die Bedienungsfreundlichkeit der logisch aufgebauten Klimaautomatik gut. Die Umluftfunktion wird in bestimmten Betriebszuständen automatisch aktiviert, wie z. B. auch beim Betätigen der Scheibenwaschanlage, um den Geruch des Scheibenreinigers von den Passagieren fern zu halten. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet so keine Energie. Bei der Bedienbarkeit des Radio-/Navigationssystems hat Peugeot deutliche Fortschritte gemacht. Die Tasten sind nicht mehr über das komplette Armaturenbrett verstreut. Man steuert jetzt bequem per Touchscreen - die Position ist einwandfrei. Alle vier elektrischen Fensterheber haben eine Antippfunktion, einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz und arbeiten auch noch nach dem Abschalten der Zündung. Elektrisch eingestellt werden die vorderen Sitze. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. 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. Auf langen Strecken unterstützt der serienmäßige Tempomat. Die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Die Momentangeschwindigkeit wird auf eine Kunststoffscheibe im Sichtfeld des Fahrers projiziert.

Man kann beim Wechsel vom Gaspedal auf die Bremse mit der Schuhsohle unter dem Bremspedal hängen bleiben. 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 vom Lenkrad. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen ist beim Angurten im Weg.

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.

3,1 Raumangebot hinten*

Zwei Passagiere sitzen auf der Rückbank bequem. Zu dritt geht es aber eher beengt zu. Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt, reicht die Beinfreiheit für Personen mit zwei Metern Körpergröße. Die Kopffreiheit limitiert aber auf 1,85 Meter. Die gemessene Innenbreite ist durchschnittlich. Kopf und Schulter kommen der Innenverkleidung nah, die Scheibenlinie ist hoch gezogen - Dinge, die das subjektive Raumempfinden schmälern.

4.0 Innenraum-Variabilität

Für den Peugeot 508 werden keine Sitzvarianten angeboten, was zu einer ausreichenden Bewertung der Innenraum-Variabilität führt.

2,3 KOMFORT

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. Kurzwellige 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. Weder Querfugen noch Kopfsteinpflaster werden im Innenraum zu stark wahrgenommen.

1,9

Sitze

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 in Kurven ist zufriedenstellend. Die Polsterung ist vorn wie hinten auch auf langen Fahrten bequem und die Lehnenhöhen reichen auf allen Plätzen selbst für sehr große Passagiere. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzposition ein. Er kann seinen linken Fuß auf einer Ablage abstützen, die im oberen Bereich aber etwas großzügiger ausfallen dürfte.

Die Rücksitzbank dürfte besser ausgeformt sein, die Rücksitzlehne zwingt zu einer Hohlkreuzhaltung. Zudem sitzt man hinten sehr tief und somit etwas unbequem.

2,4

Innengeräusch

Das gemessene Innengeräusch bei 130 km/h liegt bei 68,7 dB(A). Ein noch guter Wert - von einer Mittelklasse-Limousine würde man aber etwas mehr Laufruhe erwarten. Der Motor ist in jedem Betriebszustand im Innenraum zu vernehmen, nervt aber nicht. Ebenso verhält es sich mit den Windgeräuschen und einem leichten Singen vom Antriebsstrang.

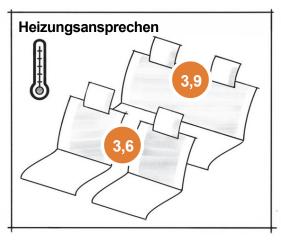
2,9

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Peugeot 508 BlueHDi 150 nur durchschnittlich ab. Vor allem auf den hinteren Plätzen vergeht recht viel Zeit, bis eine angenehme Raumtemperatur erreicht wird.

Temperatur und Luftverteilung können für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden (serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik). Gegen Aufpreis ist auch eine Vier-Zonen-Klimaautomatik erhältlich, die aber im Testwagen nicht verbaut war.

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.



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



MOTOR/ANTRIEB



Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 508 mit dem 150-PS-Diesel stellen zufrieden. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt er nur 5,5 Sekunden (gemessen im dritten Gang). Im vierten Gang zeigt sich der Franzose noch sehr elastisch. 7,9 Sekunden vergehen, bis er den Zwischensprint absolviert hat. Im fünften Gang lässt die Durchzugskraft dann deutlich nach (12,9 Sekunden), im sechsten ist der Peugeot dann sogar träge (19,0 Sekunden).

2,8 Laufkultur

Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft rau, aber nicht unkultiviert. In jedem Betriebszustand nimmt man im Innenraum Vibrationen wahr, die aber auf erträglichem Niveau bleiben. Brummen oder Dröhnen tritt nicht auf.

2,3

Schaltung

Dem Schaltgetriebe fehlt es an Präzision, es tendiert deutlich zum Haken. Auch die Schaltwege dürften kürzer ausfallen. Der Schalthebel lässt sich zwar leichtgängig durch die Gassen führen. Beim schnellen Schalten baut sich aber deutlicher Synchronisierungsdruck auf, was die Schaltgeschwindigkeit senkt.

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. Beim Anfahren an Steigungen wird das Fahrzeug kurzzeitig von der Berganfahrhilfe festgehalten. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei - auch wenn der Gang bereits vor Kupplungsbetätigung eingelegt war, springt der Motor wieder an.

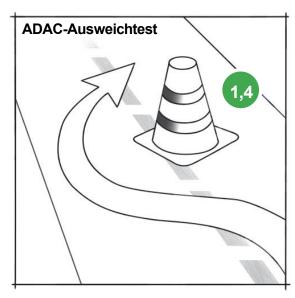
Getriebeabstufung

Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung ist lang gewählt. Das raubt Durchzugskraft, senkt aber die Drehzahl und spart Kraftstoff. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.250 1/min.

FAHREIGENSCHAFTEN

^{2,0} Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des 508 lässt keine Wünsche offen. Bei plötzlichen Spurwechseln pendelt das Fahrzeug einmal sanft um die Mittellage und stabilisiert sich schnell wieder. 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 94 km/h sehr hoch. Die Traktionskontrolle unterstützt bei weniger griffiger Fahrbahn. Auch in schnell gefahrenen Kurven bleibt die Limousine lange neutral. Bewegt man das Fahrzeug in den Grenzbereich, schiebt es über die Vorderachse weg. Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen gibt es kaum.



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.

^{2,9} Lenkung*

Auch bei kleinen Lenkwinkeln reagiert die Lenkung spontan. Die Hinterachse baut etwas verzögert, dann aber so kräftig Seitenführung auf, dass man die Lenkung schon fast als giftig bezeichnen könnte. Der Fahrer bekommt ordentlich Rückmeldung und kann den Peugeot zielgenau über kurvige Landstraßen manövrieren. Nur die Mittellage sollte sauberer definiert sein. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

Ein Wendekreis von 12,6 Metern ist nicht tolerierbar. Vor allem bei wenig griffiger Fahrbahn nimmt man im Lenkrad deutliche Antriebseinflüsse wahr.

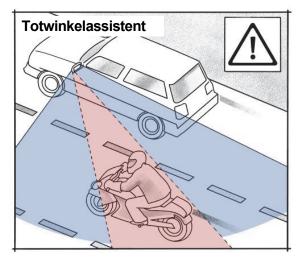
1,9 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt 36,1 Meter (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP der Größe 215/55 R17 98W). Das Ansprechen der Bremsanlage ist gut, sie lässt sich fein dosieren. Auch beim Bremsen in Kurven bleibt der Peugeot spurstabil.

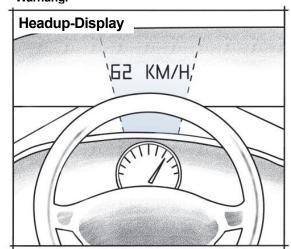
2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

Das Fahrzeug ist mit einigen Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent und Abbiegelicht sind serienmäßig. In der Rädern befinden sich serienmäßig Sensoren, die den Reifendruck kontrollieren und dem Fahrer eine Warnung ausgeben, wenn ein Reifen Luft verliert. Gegen Aufpreis ist ein Totwinkelassistent verbaut, der dem Fahrer signalisiert, wenn sich beim Spurwechsel ein Fahrzeug im toten Winkel befindet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahr genommen und sprechen sehr schnell an. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, so wird ein unbeabsichtigtes Anfahren bei eingelegtem Gang verhindert. Optional ist eine Art Headup-Display erhältlich, welches allerdings die Informationen nicht auf die Frontscheibe projiziert, sondern auf eine aufgeklappte Kunststoffscheibe. Die Anzeige ist nicht optimal ablesbar. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die Maximalgeschwindigkeit begrenzt werden kann. Bei Wahl des Navigationssystems werden auch Geschwindigkeitsbegrenzungen im Display angezeigt.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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.

Dynamisches Kurvenlicht ist nicht mehr erhältlich. Die Feststellbremse ist links vom Fahrer angeordnet und kann in einer Gefahrensituation vom Beifahrer nicht erreicht werden. In den Türen gibt es weder Rückleuchten noch -strahler, die den nachfolgenden Verkehr warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann beim Abschleppen keine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker mehr vorgenommen werden.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest erreicht der Peugeot 508 im Bereich Insassensicherheit 90 % der möglichen Punkte (Stand 05/2011). Das Fahrzeug ist serienmäßig mit durchgehenden Kopfairbags 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 gering, wodurch das Verletzungsrisiko beim Heckaufprall minimiert wird. Hinten sind die Kopfstützen bis 1,70 m geeignet, aber recht weit vom Kopf entfernt. 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 Peugeot hat serienmäßig ein automatisiertes Notrufsystem an Bord, das nach einem Unfall oder durch manuelle Auslösung Hilfe holt.

Der Verbandkasten hat keinen Halter und ist im Notfall schlecht auffindbar.

1,8

Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erreicht der 508 im Bereich Kindersicherheit 87 % der möglichen Punkte (Stand: 05/2011). Auf den äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix. 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. Die festen Gurtschlösser erleichtern das Anschnallen, sie sind aber nicht verwechslungssicher. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Montage von sehr hohen Kindersitzen ist auf allen Plätzen problemlos möglich. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird vom Fahrerplatz aus bedient.

■ Isofix kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden. Der hintere Mittelsitz wird von Peugeot als ungeeignet für Kindersitze deklariert.



Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erhält der Peugeot 508 beim Fußgängerschutz mit 41 % ein nur durchschnittliches Ergebnis (Stand 05/2011). Vor allem die Randbereiche der Motorhaube bieten noch deutliches Verbesserungspotenzial.

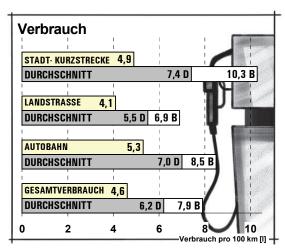
1,7 UMWELT/ECOTEST

^{2,0} Verbrauch/CO2*

Beim ADAC Ecotest erzielt der Peugeot 508 BlueHDi 150 Stop & Start eine CO2-Bilanz von 146 g/km und erhält dafür 40 Punkte. Der daraus ermittelte durchschnittliche Testverbrauch beläuft sich auf 4,6 Liter pro 100 Kilometer. Dieser teilt sich auf in 4,9 l/100 km Stadtverbrauch, 4,1 l/100 km auf der Landstraße und 5,3 l/100 km auf der Autobahn.

1,3 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Peugeot dafür 47 von 50 Punkten. Insgesamt werden somit 87 Punkte und daraus resultierend vier Sterne erreicht.



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

3,1 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der geringe Verbrauch von relativ günstigem Dieselkraftstoff führt zu niedrigen Betriebskosten.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 2,0 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens nach 150.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

Durch die relativ 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.

Wertstabilität*

Trotz Facelift ist der 508 in die Jahre gekommen - ein Modellwechsel rückt näher. Deswegen reicht es nur zu einer durchschnittlichen Bewertung der Wertstabilität.

Kosten für Anschaffung*

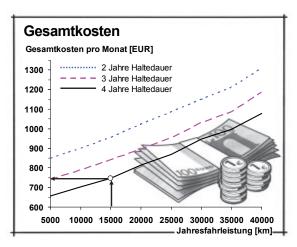
Relativ hoch fällt der Grundpreis von 35.150 Euro für den Peugeot 508 BlueHDi 150 Stop & Start in der gehobenen Allure-Ausstattung aus. Selbst der Totwinkelassistent muss dann noch optional geordert werden. Weitere innovative Assistenzsysteme, wie einen Spurhalteassistenten oder ein Notbremssystem gibt es nicht.

4,1 Fixkosten*

Auch die Fixkosten sind sehr hoch. Egal ob man den Peugeot nur haftpflichtversichert oder eine der Kaskoversicherungen wählt, er ist sehr hoch eingestuft (KH: 21/VK: 23/TK: 25). Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 202 Euro.

Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön-lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 747 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

ТҮР	508 THP 165 STOP&START	508 BlueHDi 120 STOP&START	508 BlueHDi 150 STOP&START	508 HDi 160 Automatik	508 BlueHDi 180 STOP&START EAT6	508 HDi 200 Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997	4/1997	4/2179
Leistung [kW (PS)]	121 (165)	88 (120)	110 (150)	120 (163)	133 (180)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1400	300/1750	370/2000	340/2000	400/2000	450/2000
0-100 km/h[s]	8,6	11,0	8,9	9,2	8,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	202	210	225	230	234
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 I S	4,0 I D	3,9 I D	5,4 I D	4,4 I D	5,3 I D
CO2 [g/km]	134	103	101	140	114	140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/18	21/23/25	21/23/25	21/23/25	21/23/25	21/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	110	168	202	280	228	299
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	752	740	771	832	802	870
Preis [Euro]	29.350	29.700	31.750	35.950	41.450	41.750

Aufbau

ST = Stufenheck

SR = Schrägheck
CP = Coupe

C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter HKB = Hochdachkombi

TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung
KH = KFZ-Haftpfl.

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

N = Normalbenzin S = Superbenzin SP = SuperPlus D = Diesel

D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
hei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
hei	2000 1/min
	Frontantrieh
Kraftübertragung Getriehe	TTOTICALITION
90111000	6-Gang-Schaltgetriebe 215/55R17V
Reifengröße (Serie)	215/55R17W
Reifengröße (Testwagen) Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	·
•	12,6 m 210 km/h
Höchstgeschwindigkeit	,
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,91
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,61
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAE	
CO2-Ausstoß Herstellerangabe CO2-Ausstoß Test(*WTW)	101 g/km
, ,	146 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4830/1828/1456 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiege	
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450 I/800 I
Anhängelast ungebremst/gebremst Dachlast	750 kg/1875 kg
Tankinhalt	70 kg 72 l
	7 = 1
Reichweite	1565 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	84 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	130 Euro
Monatlicher Wertverlust	469 Euro
Monatliche Gesamtkosten	747 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/23/25
Grundpreis	35.150 Euro

NOTENSKALA			
Sehr gut Gut Befriedigend	0,6 - 1,5 1,6 - 2,5 2,6 - 3,5	AusreichendMangelhaft	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

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

AUSSTATTUNG	
TECHNIK	
Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
automatische Parkbremse	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Full-LED-Paket)	1.290 Euro°
Head-Up-Display	450 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich°
LED-Abblendlicht (Full-LED-Paket)	1.290 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (City-Paket)	780 Euro°
INNEN	
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung

Lackierung Metallic

Schiebe-Hubdach

-			
TESTURTE	IL	AUTOTEST ¹ 2	,2
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,0
Alltagstauglichkeit	2,3	Lenkung*	2,9
Sicht	3,0	Bremse	1,9
Ein-/Ausstieg	2,8	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	3,4
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	1,7
Raumangebot vorne*	2,1	Verbrauch/CO2*	2,0
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	1.3
Innenraum-Variabilität	4,0		,
Komfort	2,3		
Federung	2,2		3,1
Sitze	1,9	AUTOKOSTEN	5,1
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	1,5
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	3,9
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	4,0
Laufkultur	2,8	Fixkosten*	4,1
Schaltung	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	2,0	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenl	oezogen

nicht erhältlich

550 Euro°

750 Euro