



## Peugeot 508 1.6 PureTech 180 Allure EAT8

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (133 kW / 180 PS)

Der neue 508 von Peugeot ist als Limousine eine flotte Erscheinung, das vertikale Tagfahrlicht wirkt aggressiv und auffällig. Aber auch das Heck zieht mit seinen dreidimensional angeordneten LED-Lichtelementen die Blicke auf sich. Die Rücklichter sind nicht nur Show, Peugeot hat überdies technische Feinessen wie die Anpassung der Helligkeit an Witterungsverhältnisse untergebracht. Die große Heckklappe ist praktisch und macht den Kofferraum gut nutzbar. Ganz im Stile eines viertürigen Coupés verfügen die Türen über rahmenlose Fenster, allerdings ist auch das Platzangebot hinten durch die flache Dachlinie entsprechend eingeschränkt. Vorn haben dagegen selbst große Erwachsene genug Platz. Das modern gestaltete Cockpit macht optisch was her, in die Steuerung der zahlreichen Funktionen muss man sich jedoch erst einmal einarbeiten. An den nach oben und nach vorn versetzten Instrumenten scheiden sich die Geister, letztlich muss der Käufer für sich entscheiden, ob das passt oder gar nicht geht. Wer sich wegen der Instrumente gegen den 508 entscheidet, verpasst ein ausgewogenes Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern, das der Limousine zu unerwarteten dynamischen Qualitäten verhilft und dazu guten Komfort bietet. Der Benziner im Test leistet zwar bis 180 PS, muss aber mit 1,6 Liter Hubraum auskommen und wirkt daher nicht so kräftig, wie es das Äußere der Limousine erwarten lässt. Zudem hat er mit der lang übersetzten Automatik zu kämpfen, die sein überschaubares Drehmoment durch häufiges Schalten zu kompensieren versucht - souverän wirkt das nicht, für ruhige Gemüter passt die Kombination aber gut. Die drehmomentstarken Diesel zeigen hier mehr Dynamik und Durchzugsvermögen. **Konkurrenten:** u.a. KIA Optima, Hyundai i40, Opel Insignia, Skoda Superb, VW Passat.

- + umfangreiche Ausstattung, dynamisches Fahrverhalten, ausgewogener Federungskomfort, sauberes Abgas (Partikelfilter Serie)
- teils unharmonische Automatik, schlechte Rundumsicht, hinten wenig Kopffreiheit

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,6

### Zielgruppencheck

Familie 2,9

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 3,4

Langstrecke 2,5

Transport 3,1

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,4

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 508 ist gut verarbeitet, die Bauteile sind sauber gefertigt; die Spalten und Fugen fallen nicht zu groß aus. Die Limousine hat rahmenlose Scheiben vorn und hinten. Der in weiten Teilen verkleidete Unterboden ist gut geschützt und aerodynamisch optimiert, nur im hinteren Bereich finden sich Lücken in der Verkleidung. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt soweit fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe und

Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Die Zierleisten in geflochtener Carbonoptik sind im Bereich des Armaturenbretts gepolstert und damit nicht nur nett anzusehen, sondern auch "anzufühlen". Peugeot demonstriert den Willen um einen wertigen Eindruck im Innenraum - während andere Hersteller immer weiter abbauen und sparen, gehen die Franzosen hier einen erfreulichen gegensätzlichen Weg.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

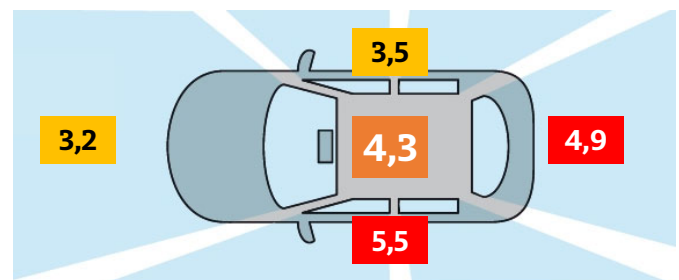
Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 7,0 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 62 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 885 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt bei unserem Testfahrzeug bei 489 kg – das reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger kann man aber bis zu 65 kg Last auf dem 508 transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 75 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Peugeot bis zu einem Gewicht von 1,6 Tonnen - das ist

nicht schlecht und sollte viele Einsatzzwecke abdecken können. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis 745 kg wiegen. Ein Reifenreparatur-Set ist serienmäßig. Da dieses im Falle einer Reifenpanne aber oft nicht besonders hilfreich ist und zudem sehr umständlich in der Handhabung sein kann, ist das optionale Notrad sehr zu empfehlen - dann sind zusätzlich Bordwerkzeug und Wagenheber an Bord. Der Tankverschluss ist in die Tankklappe integriert und diese wiederum über die Zentralverriegelung gesichert - eine praktische Lösung.

### 3,1 Licht und Sicht

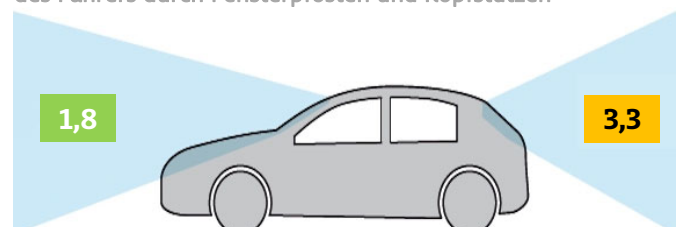
Der 508 ist ein langes Auto und mit seiner Coupé-Form an Front und Heck schwer zu überblicken - entsprechend schwierig ist es, die Abmessungen des großen Fünftürers abzuschätzen. Die Dachsäulen sind nicht gerade schmal, und so fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung nur ausreichend aus. Bodennahe Hindernisse kann man vorne noch recht gut erblicken, hinten fällt das schon schwerer - die Rückfahrkamera ist also hilfreich, um hinter dem Peugeot nichts und niemanden zu übersehen. Die serienmäßige Heckkamera kann man um eine weitere an der Front ergänzen, anhand der beiden Bilder wird eine Sicht auf das Auto aus der Vogelperspektive errechnet. Das klappt - obwohl nur zwei Kameras zur Verfügung stehen - erstaunlich gut, kann aber nicht die Bildqualität wie bei einem System mit vier Kameras erreichen.

Peugeot bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten (Park Assist) ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt, oder in einer weiteren Ausbaustufe auch Gas und Bremse selbst steuert (Full



#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

Park Assist). LED-Scheinwerfer mit separatem Abbiege-licht gibts gegen Aufpreis, ein einfacher Fernlichtassistent, der Auf- und Abblenden übernimmt, ist Serie. Der Innenspiegel und die beiden Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

⊖ Einen asphärischen Bereich besitzt keiner der Außenspiegel, der Bereich neben und seitlich hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Als Limousine mit coupéhafter Dachlinie ist der 508 nicht ideal zum Ein- und Aussteigen - die Türen sind zwar ausreichend groß, die A- und C-Säulen verlaufen allerdings flach. Da die Türen nicht zu lang sind, benötigt man folglich beim Ein- und Aussteigen nicht viel Platz seitlich neben dem Auto. Die Sitzflächen vorne liegen etwa 39 cm über der Straße und damit etwas niedrig; immerhin sind die Schweller nicht zu hoch und nicht zu breit. Eine Umfeldbeleuchtung mit Abschaltverzögerung ist serienmäßig, das schlüssellose Zugangssystem gibt es optional.

## 2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 395 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen nur marginal auf 445 Liter, weil die Heckscheibe sehr schräg steht und recht flach über dem Kofferraum verläuft. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 730 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.100 Liter Volumen verfügbar.

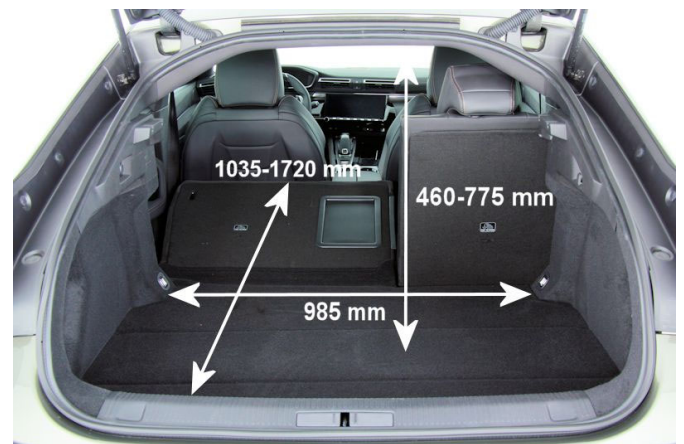
## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, das Schließen fällt dank der praktischen Griffkante in der Heckklappenverkleidung auch nicht schwer. Der elektrische Antrieb für die Heckklappe kostet Aufpreis (im Testwagen nicht verbaut). Die Kofferraumklappe schwenkt zwar nur 1,81 m nach oben, ihre Kante befindet sich aber 19 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass sich selbst knapp zwei Meter große Personen ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können.



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

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel fehlen, sie können eine Entlastungsmöglichkeit für den Rücken während der Fahrt bieten und auch beim Ein- und Aussteigen hilfreich sein. Der Komfortzugang lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum des Peugeot 508 von klassenüblicher Größe.

Die Ladekante liegt 72 cm über der Straße und damit nur auf zufriedenstellender Höhe. Die Stufe innen ist mit 11 cm nicht zu hoch und stört damit im Alltag kaum. Unter dem Boden findet man noch drei kleine Fächer, deren Volumen mit etwa acht Litern aber kaum der Rede wert sind. Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht eine weitgehend ebene Fläche ohne Stufe, die nur leicht ansteigt zu den Vordersitzen hin. Der Kofferraum wird von je einer LED-Leuchte links und rechts ausgeleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Vom Kofferraum aus kann man die Sitzlehnen jedoch nicht entriegeln. Es gibt ein praktisches Fach rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Rechts an der Seite findet sich ein Haken zum Einhängen von (nicht zu schweren) Taschen, links an dieser

Stelle ist die 12-V-Steckdose eingebaut. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, es wäre für den hinteren Bereich aufgrund des geringen Abstands zwischen Kopfstützen und Dachhimmel kaum nötig, nur hinter den Vordersitzlehnen geht es ab, wenn man den 508 dachhoch belädt. Immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Wie schon bei den kleineren Modellen hat Peugeot beim neuen 508 auf ein reduziertes Cockpit gesetzt - möglichst wenige Hardwaretasten sollen mit möglichst vielen Funktionen (gesteuert über das Infotainmentsystem) kombiniert werden. Der 10-Zoll-Touchscreen ist hierfür günstig positioniert und gut erreichbar. Das Konzept sieht auf den ersten Blick übersichtlich und gefällig aus, bald gehen aber schnell auffindbare, speziellen Funktionen zugewiesene Tasten für häufig benutzte Funktionen ab. So führt die Bedienung der Klimaautomatik über das Menü zu oftmals unnötig vielen Bedienschritten - um nur ein Beispiel zu nennen. Hier sind die Franzosen wie manch anderer Hersteller etwas über das Ziel hinausgeschossen. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen liegen jedoch in den Tiefen des Systems und sind dort nur umständlich zu erreichen - eine passende separate Taste wäre dann die bessere Lösung. Einen weiteren Beitrag zur futuristischen Anmutung des Cockpits leistet das serienmäßige digitale Kombiinstrument mit 12,3 Zoll Durchmesser. Die Konkurrenz bietet dies meist nur gegen Aufpreis. Es lässt dem Fahrer die Wahl zwischen

verschiedenen Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig übersichtlich und letztlich als Spielerei. Hinzu kommt, dass der Fahrer nicht wie üblich durch das Lenkrad auf die Instrumente sieht, sondern diese darüber angeordnet sind - das ist gewöhnungsbedürftig und nicht jedermanns Sache.



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität stimmen beim 508. Bei der Bedienung sind die Franzosen allerdings einen Schritt zu weit gegangen. Zu viele Funktionen wurden in das Infotainmentsystem übernommen und müssen umständlich über die Menüführung ausgewählt werden.

### 1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimediaausstattung zeigt sich Peugeot erstaunlich spendabel. Neben einem Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage ist sogar ein Navigationssystem serienmäßig an Bord - das ist auch in dieser Klasse nicht selbstverständlich. Über die integrierte SIM-Karte erhält man drei Jahre kostenfrei Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie Infos über Wetter, Tankstellen, Parkplätze usw. Es gibt mehrere USB-

Anschlüsse und eine AUX-Buchse, die Anbindung eines Smartphones über Android Auto oder Apple CarPlay ist ebenfalls möglich. Optional bietet Peugeot einen DAB+ Tuner, ein FOCAL-Soundsystem mit 10 Lautsprechern und 12-Kanal-Verstärker sowie eine Handyablage mit induktiver Ladefunktion.

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der 508 ist ein recht großes Auto und bietet seinen Insassen zumindest vorn auch ein angemessenes Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Menschen. Die Kopffreiheit ist noch üppiger, sie würde auch für knapp zwei Meter große Personen ausreichen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch für die Fahrzeugklasse nicht besonders üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt jedoch nur zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und die hoch bauende Mittelkonsole.

### 3,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank verhält es sich genau umgekehrt, dort ist die Kopffreiheit die limitierende Komponente. Ab etwa 1,80 m Größe stößt man mit dem Kopf an den Dachhimmel - die Beinfreiheit würde auch für 1,85 m große Menschen

### 3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze oder eine einstellbare Lehnenneigung hinten gibt es nicht. Vorne ist das Angebot an Ablagen gut, es gibt ein großes Fach unter der Mittelarmlehne sowie ein Fach neben dem Getriebewählhebel sowie zwei Becherhalter. Die Seitenfächer sind groß genug, aber eher schmal ausgeführt, gerade so passen 1-l-Flaschen hinein. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert; die Betriebsanleitung findet in einem extra Halter Platz.

## 2,2 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Mit dem 180 PS Turbobenziner hat der 508 serienmäßig adaptive Dämpfer an Bord. Die Unterschiede zwischen den Modi (Eco, Comfort, Normal, Sport) sind nur marginal. Was aber kein Nachteil ist, denn die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist Peugeot gut gelungen. Der 508 bietet damit einen angenehmen Federungskomfort und wird gleichzeitig auch sportlichen Ansprüchen gerecht - wie sich beispielsweise in einem erstaunlich guten Ergebnis beim ADAC Ausweichtest zeigt. Im Stadtverkehr ist die Limousine komfortabel unterwegs, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den 18-Zoll-Rädern an seine Grenzen und reicht sie bis in den



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt sind. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse etwas knapp geschnitten, für zwei Erwachsene nebeneinander reicht sie aber.

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

Innenraum durch. Auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen kann der Franzose aber gute Figur abgeben und angemessen federn. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse bringen die Limousine ebenfalls nicht aus dem Konzept. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, selbst grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche kommen nicht derb, sondern angemessen abgedefert zu den Insassen durch. Für lange Autobahnfahrten ist der Franzose prädestiniert, er federt souverän und gelassen und bleibt auch bei hohen Geschwindigkeiten ruhig und entspannt.

## 2,1 Sitze

⊕ Die Ausstattungslinie Allure umfasst vorn serienmäßig ergonomische Komfortsitze mit AGR-Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e.V.). Bei diesen kann neben der Höhe auch die Neigung eingestellt und die Oberschenkelauflage ausgezogen werden. Außerdem ist eine elektrisch einstellbare Vierwege-Lordosenstütze inkludiert. Fahrer- und Beifahrersitz bieten somit eine angenehme Sitzposition und eine gute Rückenunterstützung für unterschiedliche Staturen. Lehnen und Flächen sind ausgeprägt konturiert, die Seitenwangen aber nicht zu fest, so dass sie beim Ein- und Aussteigen nicht behindern. Das Gestühl bietet auch bei flotter Kurvenfahrt einen guten Seitenhalt. Die Mittelarmlehne ist nicht einstellbar, passt aber immerhin

in der Höhe zu den Armlehnen in den Türen. Hinten sitzt man deutlich weniger bequem, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind annehmbar, mehr aber auch nicht. Seitenhalt ist wenig geboten - eine ausklappbare Mittelarmlehne kann hier aber helfen. Große Erwachsene wünschen sich etwas mehr Oberschenkelauflage. Der Mittelsitz hinten ist wie bei den meisten Autos nur für kurze Strecken geeignet.

⊖ Sehr schade: Peugeot hat sich bei den Sitzen und deren Einstellmöglichkeiten viel Mühe gegeben, die Gurthöhe an der B-Säule lässt sich aber nicht justieren, für manche Staturen führt der Gurt dann unangenehm am Hals entlang.

## 2,6 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt 66,9 dB(A). Unter Last ist der Motor deutlich zu hören und klingt nicht sehr charmant. Fährt man aber gleichmäßig dahin, tritt der Vierzylinder dezent in den Hintergrund. Windgeräusche treten nicht explizit in den

Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Diese sind insgesamt angemessen für den Anspruch einer Reiselimousine, nur das Achspoltern über schlechte Straßen fällt negativ auf.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ Alle Peugeot 508 haben eine Zweizonen-Klimaatomatik mit einstellbarer Intensität und Umluftautomatik samt Luft- und Feuchtigkeitssensoren serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung vorn sowie getönte hintere Scheiben.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett nicht getrennt voneinander regulieren. Eine Lenkradheizung oder Sitzlüftung sind nicht erhältlich, ebenso wenig die Standheizung für die Benziner.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 180 PS starke Turbobenziner sorgt in der über 1,5 Tonnen schweren Limousine für insgesamt flotte Fahrleistungen. Der Zwischenspur von 60 km/h auf Tempo 100 - zum Beispiel für den Überholvorgang - kann

in 5,2 Sekunden erledigt werden. Auch nach einem Abbiegevorgang setzt sich der 508 schnell wieder in Bewegung, was wichtig ist für das zügige Einfädeln in den fließenden Verkehr.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert - so lange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Fordert man das Aggregat, ist es deutlich zu hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ins Lenkrad ab. Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist zu hören, aber nicht störend - auch weil die Automatik wirklich niedrige Drehzahlen selbst im Eco-Modus vermeidet. Beim Ausdrehen geht die Akustik Richtung dröhnen, lästig wird

das aber gerade noch nicht. Weder das Ansprechverhalten noch die Leistungsentfaltung können so wirklich überzeugen; denn auf Gasbefehle wird mit kurzer Verzögerung reagiert, bis die Automatik sich sortiert und der Turbolader den nötigen Druck aufgebaut hat, und beim Durchbeschleunigen sind immer wieder kurze Ruckler zu spüren, wenn der Motor seine Leistung nicht ganz gleichmäßig abgibt.

## 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Peugeot verbaut im neuen 508 eine Achtgang-Automatik. Bei ruhiger Fahrweise bietet sie angemessene und weitgehend ruckfreie Schaltvorgänge. Bei zügigem Beschleunigen oder allgemein etwas sportlicherer Fahrweise verhält sie sich aber unharmonisch, sie reagiert nervös schon auf kleine Regungen am Gaspedal, schaltet spät hoch und ruckt ab und zu. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, bei Schaltvorgängen unter Last spürt man aber leichte Zugkraftschwankungen. Die lange Gesamtübersetzung -

im achten Gang dreht der Motor bei 130 km/h nur mit 2.100 1/min - hilft beim Spritsparen, führt aber bei zügiger Fahrweise zu häufigem Schalten, weil der Motor höhere Drehzahlen für seine Leistung benötigt.

Die Gänge können am über die Schaltpaddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist serienmäßig. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, die Motorstarts verlaufen geschmeidig und zügig.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der neue 508 weiß fahrdynamisch zu überzeugen. Er liegt stabil und weitgehend ruhig auf der Straße und reagiert gut auf Lenkimpulse. In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert er nur leicht und gut beherrschbar, um etwas Tempo herauszunehmen. Insgesamt sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, wobei er beispielsweise beim Gaswegnehmen in der Kurve nur moderate Lastwechselreaktionen zeigt, die gut kontrollierbar bleiben. Seinen Grenzbereich kündigt er mit bereits erwähntem Untersteuern an. Auch der

Geradeauslauf ist einwandfrei, der 508 lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Die Aufbaubewegungen halten sich selbst bei sportlicher Fahrweise in Grenzen. Die Traktion ist trotz Frontantrieb gut, was auch am moderaten Drehmoment des "kleinen" 1,6-l-Motors liegt. Im ADAC Ausweichtest wird der 508 seinem sportlichen Auftritt voll gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar, er bietet dabei gute Sicherheit wie auch fahrdynamisch einen hohen Spaßfaktor.

### 2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einem insgesamt guten Lenkgefühl und spricht spontan, für manche Fahrer sogar etwas giftig an. Das vergleichsweise kleine Lenkrad wirkt sich eher negativ auf die Zielgenauigkeit aus, dennoch ist diese insgesamt gut und passend zum Fahrzeug. Die Lenkkräfte liegen speziell bei niedrigen

Geschwindigkeiten auf vergleichsweise geringem Niveau und steigen dann mit zunehmendem Tempo an, so dass die Lenkung bei höheren Geschwindigkeiten eine angemessene Rückmeldung gibt. Mit rund drei Umdrehungen von links nach rechts hält sich der Lenkaufwand in Grenzen.

### 2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Peugeot 508 nach durchschnittlich 34,1 m - ein guter Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen).

Auch Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten gefallen und geben keinen Anlass zur Kritik.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Im neuen 508 bekommt man viele der heute verfügbaren Assistenzsysteme, die meisten sind sogar Serie. Dazu gehört eine Abstands- und Kollisionswarnung sowie der Notbremsassistent, der auch Fußgänger und Fahrradfahrer registrieren kann. Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sind ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Erweitern lässt sich letzterer um den Abstandsregelautomaten (ACC). Immer dabei sind im Peugeot in Allure-Ausstattung der Spurhalteassistent, der Totwinkelassistent sowie die Müdigkeitswarnung. Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage in erhöhter Frequenz, um auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Das serienmäßige Reifendrucksystem misst indirekt über die ABS-Sensoren, das ist nicht so genau wie mit Sensoren direkt in den Reifen, dafür muss man nicht für jeden Reifensatz Sensoren besorgen oder die aktiven Sensoren nach einigen Jahren erneuern. Ein Head-Up-Display gibt es nicht, einen Nachtsichtassistenten dafür schon, er warnt bei Kollisionsgefahr vor Personen und Wildtieren.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es bisher noch nicht. Peugeot schneidet bei diesen Tests allgemein gut bis sehr gut ab, beim neuen Flaggschiff des französischen Herstellers ist daher auch mit einem mindestens guten Ergebnis zu rechnen. Der 508 hat Front-, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Knieairbags für die Frontinsassen oder Seitenairbags für die Fondpassagiere sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch große Personen mit 1,95 m Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen selbst nur für etwa 1,65 m große Menschen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, wodurch auch dieser eine abstützende Wirkung hat und somit auch größere Personen ausreichend geschützt werden. Der 508 ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Peugeot Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt; die dafür benutzte SIM-Karte ist in jedem 508 serienmäßig verbaut.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

### DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



## 2,5 Kindersicherheit

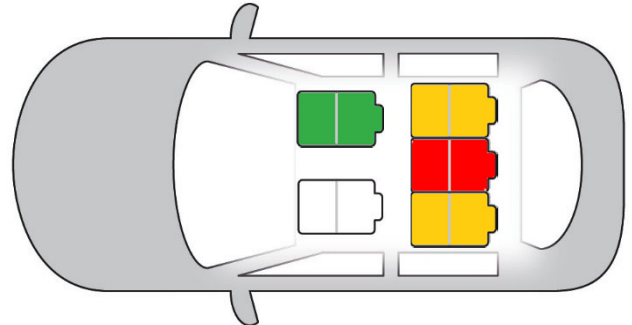
⊕ Auch für die Kindersicherheit gibt es noch kein offizielles Crashtestergebnis nach Euro NCAP Norm. Der 508 verfügt serienmäßig über drei Isofix-Halterungen (zwei hinten, eine auf dem Beifahrersitz), der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. i-Size-Freigaben gibt es aktuell nicht. Mit Ausnahme des mittleren Fondsitzes sind die übrigen Plätze gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet. Allerdings kann man die vorderen Sitze beim Befestigen einer Babyschale hinten nicht mehr komplett zurückschieben. Auch sollte man die Einschränkung in der Höhe auf den hinteren äußeren Sitzen beachten, für hohe Kindersitze kann es eng werden. Es empfiehlt sich daher vor dem Kauf eine Probemontage. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich über einen versenkten Drehknopf an- und abschalten, Kinder können die Einstellung daher nicht einfach verändern - eine simple, aber sichere Lösung.

## 2,9 Fußgängerschutz

Peugeot verbaut im neuen 508 eine aktive Motorhaube - bei einer Kollision mit einem Fußgänger wird der hintere Teil der Haube blitzschnell angehoben, so dass ausreichend Platz zwischen weicherer Haube und unnachgiebigen Motorteilern sowie hartem Scheibenrahmen unten besteht. Das Verletzungsrisiko kann so gesenkt werden. Um einen

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest kommt der 508 1.6 PureTech 180 mit Achtgang-Wandlerautomatik auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,0 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 191 g/km, wofür es nur noch 20 Punkte von maximal 60 möglichen gibt. Insgesamt gesehen ist der Verbrauch heutzutage recht hoch, er hängt aber wie so oft bei Turbobenzinern stark von der Fahrweise ab. Das Getriebe bietet im Eco-Modus eine Freilauffunktion, die den Motor in den Leerlauf schickt und den 508 ohne Motorbremse rollen lässt. Wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Peugeot etwas Kraftstoff sparen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,8 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 7,9 l Super alle 100 km.

Aufprall möglichst zu vermeiden oder zumindest dessen Schwere zu reduzieren, gibt es serienmäßig den Notbremsassistenten mit Personenerkennung. Zusätzlich kann man einen Nachtsichtassistenten ordern, der Personen im Dunkeln erkennen kann, diese dem Fahrer anzeigt und ihn warnt.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 1,2 Schadstoffe

⊕ Alle Motoren des neu entwickelten 508 sind nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert - auch der 1,6-l-Benziner, der hierfür einen Partikelfilter erhält, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen sicher unter den Grenzwerten zu halten. Das gelingt dem Franzosen gut, bei den Partikelwerten gibt es keine Beanstandungen, selbst wenn dem "kleinen" Motor

im Autobahnzyklus viel Leistung abgefordert wird. In diesem Abschnitt des Tests sind aber die CO-Werte etwas erhöht, so dass er ein paar Punkte verliert und letztlich 48 von 50 Punkten bekommt. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkte erzielt der 508 insgesamt 68 Punkte und damit drei von fünf Sternen - der vierte wird nur knapp verpasst.

## 2,6 AUTOKOSTEN

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot 508 kostet mit dem 180 PS Benziner und in Allure-Ausstattung ab 37.850 Euro. Nicht gerade wenig, aber man bekommt dafür eine große Limousine mit viel Ausstattung. Viele Komfort- und Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord: Navigationssystem, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 18 Zoll Räder, Totwinkel- und Notbremsassistent ebenso wie das digitale Kombiinstrument.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt günstige 88 Euro (nach NEFZ-CO<sub>2</sub>-Ausstoß), auch die Aufwendungen für die Versicherung bleiben noch im Rahmen dank der moderaten Typklassen-Einstufungen. Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Wartungsintervalle liegen unter normalen Nutzungsbedingungen bei 30.000 km.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 PureTech 180 EAT8	1.6 PureTech 225 EAT8	1.5 BlueHDi 130	2.0 BlueHDi 160 EAT8	2.0 BlueHDi 180 EAT8
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1499	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	133 (180)	165 (225)	96 (130)	120 (163)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1650	300/1900	300/1750	400/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	7,9	7,3	9,7	8,4	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	208	230	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4   S	5,7   S	3,8   D	4,5   D	4,7   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	123	131	101	118	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/24	17/24/24	20/24/24	20/24/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	88	104	154	236	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	736	838	663	752	828
Preis [Euro]	34.750	45.600	31.250	38.450	46.450

#### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	133 kW/180 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.650 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.750/1.859/1.403 mm
Leergewicht/Zuladung	1.495/504 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	487/1.537 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/65 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Rennes-La-Janais

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 ZR18 98Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,3/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/5,9/7,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	162 g/km (WTW* 191 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.510/489 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/730/1.100 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>122 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>79 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>118 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>432 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	751 Euro		
Steuer pro Jahr	88 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/24		
Basispreis 508 1.6 PureTech 180 Allure EAT8	37.850 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.660 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.181 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.200 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.200 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	ab 400 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/400 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**2,6**

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

Stand: August 2018  
Test und Text: M. Ruhdorfer