



Peugeot 508 2.0 BlueHdi 160 Allure EAT8

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Die Dieselmotoren haben aktuell einen schweren Stand, weil sich gerade die Euro-5-Varianten einen dreckigen Ruf erworben haben. Wie wenig dieser Ruf bei den neuesten Euro 6d-TEMP-Motoren noch gerechtfertigt ist, zeigt einmal mehr der 2-l-HDi-Motor im neuen 508. Peugeot hat den nötigen Entwicklungsaufwand getrieben und in gute Technik investiert, so dass alle Schadstoffgruppen, insbesondere die Stickoxide, weit unter den Grenzwerten bleiben - selbst im herausfordernden Autobahnabschnitt, bei dem am Ende nur etwa ein Zehntel vom Grenzwert aus dem Auspuff kommt. Mit 5,6 l Diesel pro 100 km schlägt der Franzose auch beim Verbrauch nicht über die Stränge, trotz über 1,6 Tonnen Gewicht, Automatikgetriebe und üppiger Ausstattung.

In Verbindung mit dem Achtgang-Wandlerautomaten hinterlässt der Diesel das klar harmonischere Bild als der 1,6-l-Turbobenziner, Selbstzünder und Automatikgetriebe arbeiten gekonnt zusammen. Dazu passt auch das ausgewogene Options-Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern, das der Limousine zu unerwarteten dynamischen Qualitäten verhilft und dazu guten Komfort bietet. Die äußere Erscheinung des neuen 508 passt sehr gut zum Fahreindruck, Front und Heck bieten neue Akzente und wirken alles andere als langweilig. Die Rücklichter als dreidimensional angeordnete LED-Lichtelemente sind nicht nur Show, sie erfüllen mit ihrer Anpassung der Helligkeit an Witterungsverhältnisse auch einen Sicherheitszweck.

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. Die große Heckklappe ist praktisch, der Kofferraum damit gut nutzbar. 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 nicht.

Konkurrenten: u.a. KIA Optima, Hyundai i40, Opel Insignia, Skoda Octavia, VW Passat.








- + umfangreiche Ausstattung, dynamisches Fahrverhalten, ausgewogener Federungskomfort, sehr sauberes Abgas
- schlechte Rundumsicht, hinten wenig Kopffreiheit

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 508 ist gut verarbeitet, die Bauteile sind sauber gefertigt; die Spalten und Fugen fallen nicht zu groß aus. Als Besonderheit hat die Limousine rahmenlose Scheiben vorn und hinten. Der in weiten Teilen verkleidete Unterboden ist gut geschützt und aerodynamisch optimiert, nur ein kleiner Bereich hinten um den Auspuffendtopf hat eine Verkleidungslücke. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehoben und gehalten, das vereinfacht beispielsweise das Nachfüllen der Scheibenreinigungsflüssigkeit. 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 5,6 l Diesel pro 100 km an, ergibt sich trotz des bei den Dieselvversionen kleineren Tanks von 55 Litern eine theoretische Reichweite von etwa 980 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testfahrzeugs bei 496 kg – das reicht locker 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 sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Peugeot bis zu einem Gewicht von 1,8 Tonnen - das ist für einen Fronttriebler ordentlich und sollte viele Einsatzzwecke abdecken können. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis 750 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 inklusive Fehlbetankungsschutz ist in die Tankklappe integriert und diese wiederum über die Zentralverriegelung gesichert - eine praktische Lösung. Unter der Tankklappe befindet sich auch der Einfüllstutzen für den AdBlue-Tank, der mit 17 Litern eine angemessene Größe hat. Der Wendekreis von 11,4 m, die Länge von 4,75 m und die Breite von 2,09 m machen den neuen 508 nicht gerade handlich für den engen Innenstadtverkehr.

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.



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

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 Park Assist). LED-Scheinwerfer mit separatem Abbiegelicht 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

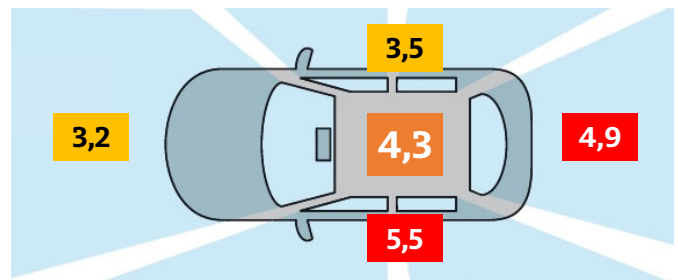
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 390 Liter (Testwagen inklusive optionalem FOCAL-Soundsystem mit Subwoofer seitlich im Kofferraum). Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen nur marginal auf 440 Liter, weil die Heckscheibe sehr schräg 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 725 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.095 Liter Volumen verfügbar.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, das Schließen fällt dank der praktischen Griffkante in der Heckklappenverkleidung auch nicht schwer. Gegen

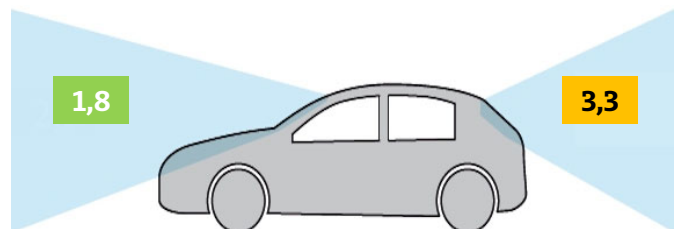
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



⊖ 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.



Mit 390 l Volumen ist der Kofferraum des Peugeot 508 von klassenüblicher Größe.

Aufpreis erhält man die Heckklappe elektrisch betrieben (im Testwagen verbaut), dann lässt sich auch die Öffnungshöhe begrenzen, wenn beispielsweise die Decke

in der Garage recht niedrig ist. In Kombination mit dem Keyless-System öffnet und schließt die Klappe berührungslos, ein kurzer Fußschwenk unter das Heck reicht aus (Funktion abschaltbar). 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. Die Ladekante liegt 72 cm über der Straße und

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. In Kombination mit dem optionalen FOCAL-Soundsystem entfällt das Fach rechts im Kofferraum, dort befindet sich im Testwagen der Subwoofer. Rechts an der Seite findet

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 zu den Vordersitzen hin ansteigt. Der Kofferraum wird von je einer LED-Leuchte links und rechts ausgeleuchtet.

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 die vielen Funktionen, hauptsächlich gesteuert über das Infotainmentsystem, adressieren. 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 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.

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 hohe Mittelkonsole spannt quasi einen Bogen, unter dem ein weiteres, seitlich zugängliches Fach angeordnet ist, das die optionale induktive Ladeschale für Handys beherbergt. Die Seitenfächer vorn 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.



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

⊖ 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.

2,2 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Bei den Topmotorisierungen ist sie Serie, für den 163-PS-Diesel kostet sie Aufpreis und ist im Testfahrzeug verbaut: die Active Suspension Control. Darin enthalten ist eine adaptive Fahrwerksregelung mit regulierbaren Dämpfern. 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 quer zur Fahrrichtung kommt das Fahrwerk in Kombination

mit den 18-Zoll-Rädern an seine Grenzen und reicht sie bis in den Innenraum durch. Auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen wie abgesenkten Kanaldeckeln kann der Franzose aber eine 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 Oberschenkelaufgabe 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. Optional kann man für die Vordersitze eine elektrische Einstellung ordern, enthalten ist für den Fahrersitz eine Memory-Funktion; gegen weiteren Aufpreis bieten die Sitzlehnen darüber hinaus Massageeinheiten. Mit oder ohne diese Aufrüstungen, 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 Oberschenkelaufgabe. 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

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 66,7 dB(A). Der Motor ist mit dezentem Grummeln bis Landstraßentempo leise zu vernehmen, wird nur unter Last deutlich hörbar. Sein Klangbild ist nicht sehr charmant - dass hier vier Zylinder selbstzündend betrie-

ben werden, lässt sich nicht leugnen. 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-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität und

Umluftautomatik samt Luft- und Feuchtigkeitssensoren serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung vorn, eine

Standheizung sowie getönte hintere Scheiben. Eine Lenkradheizung oder Sitzlüftung sind dagegen nicht erhältlich.

⊖ Die Durchströmungsintensität und die Luftstromrichtung kann man bei den Düsen im Armaturenbrett und für die hinteren Passagiere nicht getrennt voneinander regulieren.

2,0

MOTOR/ANTRIEB

2,0

Fahrleistungen

⊕ Der 163 PS starke Turbodiesel sorgt in der über 1,6 Tonnen schweren Limousine für flotte Fahrleistungen. Der Zwischenspur von 60 km/h auf Tempo 100 - zum Beispiel für den Überholvorgang - kann in 5,3 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. Peugeot gibt die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 8,4 Sekunden an, die eingetragene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 230 km/h - diese wird aber nur mit sehr viel Anlauf erreicht.

2,6

Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Diesel läuft nicht besonders vibrationsarm - das ist eigentlich der einzige wirkliche Kritikpunkt an dem Aggregat. Dezentere Vibrationen werden ins Lenkrad und in die Sitze übertragen, wenn man Leistung abverlangt oder auch im Leerlauf. Fordert man das Aggregat, ist der

Diesel kurzzeitig deutlich zu hören, wird aber nicht störend brummig, selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen. Beim Ausdrehen ist der Motor ebenfalls deutlich zu vernehmen, neigt aber nicht zu diesem Dröhnen. Das Ansprechverhalten des Turbodiesels ist gut, ebenso gefällt die sehr gleichmäßige und nachdrückliche Leistungsentfaltung.

1,7

Schaltung/Getriebe

⊕ Während die Achtgang-Wandlerautomatik in Kombination mit dem 1,6-l-Turbobenziner nicht so recht überzeugen konnte, gibt sie im Zusammenspiel mit dem Zweiliter-Diesel ein spürbar harmonischeres Bild ab. Sie schaltet zwar ab und zu immer noch nicht ganz ruckfrei, wählt die Gänge aber sinniger, reagiert gezielter und lässt den 508 damit insgesamt lebendiger und souveräner wirken. Kleine Gaspedalbewegungen werden nicht sofort in nervöses Schalten umgesetzt, sondern die Elektronik nutzt das hohe Drehmoment des Motors bei mittleren Drehzahlen. Ob bei ruhiger Fahrweise oder sportlich bewegt, die Motor-Getriebe-Kombination passt gut zum

508 als dynamische Reiselimousine. 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 mit nur 1.800 1/min - hilft beim Spritsparen, führt aber bei zügiger Fahrweise zu häufigem Schalten. Die Gänge können 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.

2,3

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, das hohe Drehmoment überfordert die Vorderräder noch nicht - solange die Fahrbahn trocken ist. 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 spielt hier mit hinein. Dennoch ist die Zielgenauigkeit 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 Kombination mit dem kleinen Lenkrad in Grenzen.

2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Peugeot 508 BlueHDi 160 nach 35,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) - ein insgesamt zufriedenstellender Wert. Die Dosierbarkeit sowie das 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 Abstandsregeltempomat (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

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
	Querverkehrserkennung 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)

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 selbst 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.

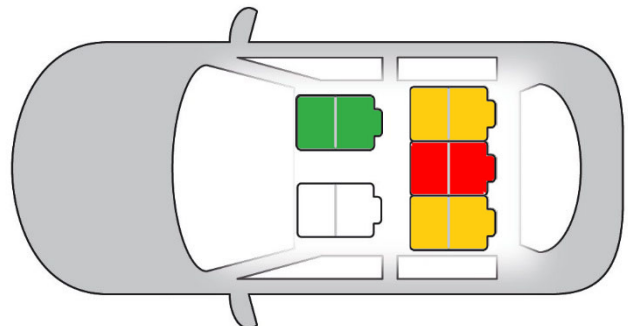
⊖ Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

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 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.

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)

2,9 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 Motorteilen sowie hartem Scheibenrahmen unten besteht. Das Verletzungsrisiko kann so gesenkt werden. Um einen 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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Der Peugeot 508 2.0 BlueHDi 160 mit Achtgang-Automatikgetriebe kommt im ADAC EcoTest auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 178 g/km, wofür es nur noch 24 Punkte von maximal 60 möglichen gibt. Heutzutage ist das kein besonders günstiger Verbrauch mehr, wenngleich er sich angesichts des großen Fahrzeugs und der üppigen Ausstattung schon sehen lassen kann. 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 6,1 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei 6,5 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Motoren des neu entwickelten 508 sind nach der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert, somit auch der 2,0-l-Turbodiesel. Das SCR-System zur Stickoxidreduktion wurde überarbeitet, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen sicher unter den Grenzwerten zu halten. Das gelingt dem Franzosen sehr gut, keine der Schadstoffgruppen ist zu beanstanden - in allen Fällen bleibt der 508 HDi weit unter den

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

vorgegebenen Grenzen, selbst wenn im Autobahnzyklus viel Leistung abgefordert wird. Der verdiente Lohn: volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der 508 2.0 BlueHDi 160 insgesamt 74 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen - diese Variante ist damit unter EcoTest-Aspekten empfehlenswert, da auch die Straßenmessung keine Beanstandungen ergeben hat.

2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot 508 kostet mit dem 163 PS Diesel in der Allure-Ausstattung ab 38.450 Euro. Das sind auf den ersten Blick nur 600 Euro mehr als beim 180-PS-Benziner, allerdings kostet beim Diesel das adaptive Fahrwerk 1.000 Euro extra, während es beim Benziner Serie ist. Für sich betrachtet ist der Grundpreis nicht gerade günstig, 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 236 Euro (nach NEFZ-CO₂-Ausstoß), das geht für ein Dieselauto in Ordnung. Die Aufwendungen für die Versicherung sind relativ hoch, bei den Typenklassen ist der Diesel schlechter als der Benziner eingestuft (Haftpflicht 20, Teilkasko und Vollkasko jeweils 24). 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 Active EAT8	1.6 PureTech 225 GT EAT8	1.5 BlueHDi 130 Active	2.0 BlueHDi 160 Allure EAT8	2.0 BlueHDi 180 GT 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
CO2 [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]	737	839	664	753	829
Preis [Euro]	34.750	45.600	31.250	38.450	46.450

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel (Reihe), Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	118 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	0 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R 17W
Länge/Breite/Höhe	4.750/1.859/1.403 mm
Leergewicht/Zuladung	1.605/519 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	487/1.537 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/65 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Rennes-La-Janais

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	235/45 ZR 18 98Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/4,9/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	149 g/km (WTW* 178 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.628/496 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/725/1.095 l

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

Betriebskosten	95 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	138 Euro	Wertverlust	432 Euro
Monatliche Gesamtkosten	746 Euro		
Steuer pro Jahr	236 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/24		
Basispreis 508 2.0 BlueHDi 160 Allure EAT8	38.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.470 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.754 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. 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 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.

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	1.000 Euro°
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 (schwenkbar)	740 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,9	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,6
Innenraum	2,6	Sicherheit	1,9
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	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	3,6
Federung	2,0	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Oktober 2018
Test und Text: M. Ruhdorfer