



## Peugeot 508 (2010 - 2018)

### An alles gedacht

Autotest | Vergiss den Peugeot 407. Der neue Firmenwagen von Peugeot verspricht in jeder Hinsicht einen großen Sprung vorwärts. Um den Unterschied mit seinem Vorgänger zu betonen, wurde der Neuling nicht "408", sondern sogar "508" getauft. Peugeot hat laut eigener Angabe an alles gedacht: starke und doch sparsame Motoren, eine hochwertige Technik, die trotzdem einfach zu bedienen ist, und Karosserie in schöner Formgebung, die auch noch vollauf Innenraum bieten sollte. Hat Peugeot tatsächlich nichts vergessen?

Das Äußere ist sicher kein Problem. Für den 508 hat Peugeot einen ganz neuen Hausstil entwickelt. Der 508 hat eine starre und einfache Linienform, die diesen großen Firmenwagen bemerkenswert elegant macht.

Der Designer erklärt, dass die Linien so gewählt sind, dass das Licht, welches auf das Auto scheint, die Formen betont. Auf diese Weise strahlt der 508 noch mehr Dynamik aus. Außerdem sind alle Linien auf die Straßendecke gerichtet, wodurch der Eindruck entsteht, dass das Auto ständig gefahren werden will. Neben dem Äußeren wurde die praktische Seite nicht vergessen: Sowohl vorne als auch hinten bietet der 508 vollauf Platz.



### Komfort

Der wichtigste Grund, weshalb der Nachfolger des 407 508 heißt, ist die Tatsache, dass seine Qualität einen großen Schritt vorwärts gemacht hat. Neue Modelle von Peugeot fühlen sich immer solider und gediegener an noch als vor einigen Jahren, doch der 508 geht einen Schritt weiter.

"In scharfen Kurven scheint der 508 GT sich  
wie  
ein Athlet anzuspannen"

Der Entwurf des Interieurs lässt an das eines BMW denken, sowohl die Art der Sitze (viele einzelne Elemente, die einzeln verstellbar sind, um zu einer perfekten Passform zu kommen) als auch der Entwurf der Mittelkonsole.



Auf der Mittelkonsole ist ein großer Druck-/Drehknopf zu finden, mit welchem das Audio-, Navigations- und Kommunikationssystem bedient werden kann. Der iPod wird standardmäßig unterstützt, doch die Bedienung ist unbequem. Der Klang des standardmäßig eingebauten Audiosystems ist lobenswert. Der Ton ist kräftig, harmonisch und räumlich. Das optionale JBL-System hat einen kräftigen und klaren Klang, doch wer kein Musikliebhaber ist, der wird den Unterschied zum standardmäßigen System kaum hören.

Der 508 kann mit allem Luxus ausgestattet werden, der für einen modernen Firmenwagen verfügbar ist. Ein Eindruck von der Ausrüstung: Beleuchtungsassistent, schlüsselfreier Zugang, elektrisch bedienbare Handbremse, mitlenkender Bi-Xenon-Scheinwerfer und Head-Up-Display. Das Head-Up-Display ist eine Anschaffung, welche das Autofahren weniger anstrengend macht. Außerdem ist der Fahrer damit nicht länger auf den "französischen" Tacho angewiesen, der eine unbequeme Skala hat (110 und 130 km/h werden angezeigt, doch die exakten 100 und 120 muss man raten). Die elektrisch bedienbare Parkbremse ist nicht empfehlenswert: Diese wirkt so träge, dass es stört.



Etwas ganz besonderes ist die optionale Massagefunktion in den Sitzen. Diese war bisher nur Limousinen aus dem absoluten Topsegment vorbehalten. Auch eine Klimaanlage mit vier individuell regelbaren Zonen ist neu in diesem Segment.

"Natürlich" wurde der 508 mit den kräftigsten Metallsorten gebaut und großzügig mit Airbags ausgestattet. Mit der passiven Sicherheit (= Unfall überstehen) sieht es also gut aus. Auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit (= Unfälle verhindern) ist der 508 nicht so weit wie andere Marken. Ein System, um automatisch Abstand zu halten, fehlt genauso wie der Innenspiegel, um Fahrzeuge im toten Winkel zu erkennen. Der Peugeot hat jedoch mitlenkende Scheinwerfer, was auf sehr schlechter Straßendecke äußerst sinnvoll ist.



## Straßenlage

Trotz des vergrößerten Raumes und der ausführlichen Ausrüstung wiegt der 508 durchschnittlich 35 kg weniger als sein Vorgänger (abhängig von der gewählten Ausführung). Weil im Jahre 2010 eine niedrige Emission wichtig ist, hat Peugeot wo immer möglich Gewicht erspart. Außerdem kommt ein niedriges Gewicht den Fahreigenschaften zu gute.



Das Fahrgestell ist für ein französisches Auto ungewöhnlich stramm gefedert, was der Stabilität spürbar zu gute kommt. Außerdem möchte Peugeot nicht zu stark mit Citroën konkurrieren. Der Citroën C5 und der Peugeot 508 stehen auf der selben "Plattform 3". Dank des kräftigen Fahrgestells ist die Straßenlage gut, doch richtiges Fahrvergnügen fehlt trotzdem. Mit seinem niedrigen Gewicht bremsst der 508 ausgezeichnet.

## 1.6 e-HDi

Für diesen Test fahren wir mit zwei verschiedenen Ausführungen: dem sparsamsten und dem kräftigsten Dieselmotor aus dem Programm. Der erstere ist der "1.6 e-HDi", und maximale Effizienz ist hierbei die Ausgangsposition. Dieser 112 PS / 270 Nm starke Dieselmotor fällt auf, weil er etwas roher ist. Auf der Autobahn fährt dieser sparsame Diesel ausgezeichnet, es sind mehr als flotte Zwischenbeschleunigungen möglich.



In der Stadt ist der "508 1.6 e-HDi" eher etwas zögernd. Das standardmäßig eingesetzte automatische Getriebe (technisch gesehen: "Robot-Getriebe") ist dermaßen träge, dass das Auto beim Schalten in der Geschwindigkeit zurückfällt. Zum Glück ist es auch möglich, mit einem Hebel hinter dem Lenkrad selbst zu schalten. Bei manueller Schaltung fällt die Geschwindigkeit nicht zurück.

Das ebenfalls standardmäßig eingebaute Stopp-/Start-System wirkt flott und fast unmerklich. Laut Peugeot wirkt das Stopp-/Start-System bei Temperaturen bis -5 Grad Celsius, das ist schon einzigartig. Ein schönes Detail: Auf einem Display wird angezeigt, wie lange der Motor auf der totalen Fahrstrecke ausgeschaltet war, damit der Fahrer einen Eindruck vom Beitrag dieses Systems bekommt.

Peugeot verspricht einen durchschnittlichen Verbrauch von 4,7 Litern pro 100 km, doch das ist sehr optimistisch. Die äußerst ruhige Testfahrt über einen einfachen Parcours (vor allem Landstraßen) kostete

schon 5,4 Liter auf 100 km.



## 2.2 HDi GT

Gegenüber dem sparsamen "1.6 e-HDi" steht der kräftige "2.2 HDi" Dieselmotor. Dieser wird nur in einer so genannten "GT"-Ausführung angeboten, was bedeutet, dass das Fahrgestell an die Kapazitäten dieses extra starken (204 PS / 400 Nm) Dieselmotors angepasst wird.

Der 508 GT ist spürbar straffer gefedert als der normale 508 und lenkt sich noch besser. Auf der Autobahn muss ein stärkerer Widerstand überwunden werden, um eine Kurve nehmen zu können. Dadurch ist die Stabilität auf der Geraden ausgezeichnet. In der Kurve ist am Lenkrad zu spüren, welche Kräfte auf die Vorderräder ausgeübt werden. Der Fahrer weiß daher genau, wozu das Auto im Stande ist. In scharfen Kurven scheint der 508 GT sich wie ein Athlet anzuspannen, damit sind besonders hohe Geschwindigkeiten erreichbar.



Der neue 2.2 Liter Dieselmotor liefert 202 PS / 450 Nm; das ist mehr als der Sechszylinder-Dieselmotor aus dem Peugeot 407! Bei niedriger Drehzahl ist dieser kräftigste Diesel aus dem Programm ruhig und fast unhörbar. Wenn etwas mehr Gas gegeben wird, wird sofort beschleunigt. Der Charakter des Motors passt perfekt auf das sportlich abgestellte Fahrgestell. Deshalb ist der "508 GT" zu Recht das neue Topmodell von Peugeot.

## Fazit

Es war eine denkwürdige Testfahrt! Der Peugeot 508 hat nämlich einen mehr als sportlichen Eindruck hinterlassen. Trotz der Tatsache, dass das Auto ein Fest für den Fotoapparat ist, hat man den Innenraum nicht vergessen. Die Ausrüstung und Vollendungsqualität stehen auf einer Ebene, die vor einigen Jahren nur Reiselimousinen aus dem Topsegment vorbehalten war. Nur in Bezug auf Sicherheit lässt der 508 etwas nach.

Die Straßenlage ist gut und mit angepasstem Fahrgestell der "GT"-Ausführung sogar ganz herrlich. Auch die Umwelt wird nicht vergessen: Der "1.6 e-HDi" bringt lobenswerte Leistungen und ist doch sparsam. Auf der anderen Seite des Spektrums steht der kräftige "2.2 HDi", der besonders mit sehr viel Fahrvergnügen überzeugt.

Der 508 ist deshalb dem 407 einen großen Sprung voraus; letzteren können Sie also einfach vergessen. ■