

Auto Bild

Deutsche Autos stark wie nie



BMW 6er



Wir saßen schon drin!

Audi S1



Neue Mercedes C-Klasse

Tagfahrliebig wird Pflicht
Was Sie jetzt wissen müssen

➤ Höher sitzen - cooler fahren

➤ Erster Vergleich

EUROPAS NUMMER 1



Seite 20

Neuer Saab Sonett



S. 36

Zurück zu alter Stärke? Neuer Peugeot 508 gegen 504



Seite 44

Neuer Citroën C4

SCHON
GEFAHREN



Seite 40

Neuer Ford C-Max



Seite 54

Neuer Mini Countryman gegen VW Tiguan Neuer Nissan Micra gegen Renault Twingo



Seite 60

6 Monate Lieferzeit
So kommen Sie schneller an Ihr neues Auto Seite 66

Auto-Führerschein reicht! Seite 3
Elektroroller von Mini und Smart



Seite 82

AUTO BILD extrem
Eine Nacht im neuen Mercedes
CLS



2010
 PARIS
 MONDIAL DE
 L'AUTOMOBILE
 2-17 OCTOBRE



TECHNISCHE DATEN 504 GL

Vierzylinder, vorn längs • Hubraum 1971 cm³ • 71 kW (96 PS) bei 5600/min • max. Drehmoment 137 Nm bei 3000/min • Länge/Breite/Höhe 4490/1690/1460 mm • 0-100 km/h in 13,2 s • Spitze 162 km/h • Verbrauch 12,5 l/100 km • CO₂ 296 g/km • Preis 1978: ab 13 906 Mark

TECHNISCHE DATEN 508 1.6 VTI 120

Vierzylinder, vorn quer • Hubraum 1598 cm³ • 88 kW (120 PS) bei 6000/min • max. Drehmoment 160 Nm bei 4250/min • Länge/Breite/Höhe 4792/1853/1456 mm • 0-100 km/h in 11,5 s • Spitze 203 km/h • Verbrauch (EU-Mix) 6,2 l/100 km • CO₂ 144 g/km • Preis: ab 25 000 Euro

Ein Signal für die Zukunft: Peugeot will mit dem neuen 508 in der Mittelklasse durchstarten. Der hier in „Orange 1405“ lackierte Klassiker 504 hat das einst geschafft. Das Top-Auto kommt von Alt-Peugeot-Experte Ludwig Biewen aus Saarburg



Der neue „5er“ von Peugeot

Zurück zu alter Größe?

Der 508 verkörpert einen ganz neuen Peugeot-Stil. Er soll das Erbe des legendären 504 antreten und die Mittelklasse bereichern. Wir haben beide zusammengebracht

Sie haben viel durchgemacht, die Menschen bei Peugeot. Reichlich Krisen, seit 1978 den missglückten Deal mit Chrysler. Wie ein Fels in der Brandung war es vor allem ein Modell, das die französische Fahne hochhielt: der 504. Ein robustes, sanftes Mittelklasse-Auto, das über 14 Jahre zum treuen Begleiter vie-

ler Familien wurde und sich weltweit über 3,3 Millionen Mal verkaufte.

Das Ende des 504 ist 27 Jahre her. Inzwischen hat Peugeot mit Zeichen und Ziffern jongliert, wurden Formen verfremdet und aufwendige Topmodelle entwickelt. Aber so richtig funktioniert hat es nie mehr.

Schluss also mit der aktuellen Doppelspitze 407 und 607, der 508 soll künftig Alleinherrscher im Reich der Löwen sein. Wie früher der 504.

Um Anschluss an die Oberklasse zu halten, musste der Neue wachsen. Sowohl in den Abmessungen als auch im Anspruch verkörpert der 508 tatsächlich ein neues Zeitalter

bei Peugeot. Auf knapp 4,80 Metern präsentiert sich nicht nur ein neues Mittelklasse-Format, vor allem der Stil ist ganz ungewohnt für die Löwenmarke. Vorbei die Zeit der aberwitzigen Riesenmäuler. Der kleinere Grill steht dem Auto richtig gut.

Ganz anders sieht es auch im Innenraum aus. Hier spielt der 508 ▶



Luftig, aber nicht sicher: 504-Fond ohne Gurte und Kopfstützen



Zehn Zentimeter mehr Länge als beim 407 schaffen Raum für die Gäste



www.autobild.de/peugeot

Gestriegelter Löwe: feines Material, akkurat montiert - mit diesem Cockpit wird der 508 deutsche Premiummodelle ärgern



Mittelklasse auf französisch: Inzwischen ist die Klasse mit dem 508 auf 4,80 Meter angewachsen. Der 504 ist 4,49 Meter kurz



Chrom und Leder gab es auch 1978 schon - unser 504 GL hat ein Moto-Lita-Lenkrad und ein nachgerüstetes Fünfganggetriebe

seine wahren Trümpfe aus: Denn es ist nicht nur eine ganze Nummer größer als der 407 und bietet viel mehr Platz. Nein - es ist der Auftritt der hier verblüfft. Klar, mehr Länge und zusätzlich Luft in der Breite machen viel aus. Aber das Gefühl signalisiert etwas ganz anderes: Hier ist Oberklasse. Es dominieren edle Materialien, sauber gearbeitet, exakt eingepasst. Dünne Chromringe rahmen Instrumente und Lüftungsdüsen ein. Wenn Peugeot das in der Serie genauso hinkriegt, ist der 508 ganz vorn dabei.

Bei der Ausstattung dürfte ihm das dagegen kaum gelingen. Weder ein radargestützte Abstandsregulierung, noch einstellbare Stoßdämpfer oder ein Doppelkupplungsgetriebe lassen sich ordern. 2012 kommt immerhin ein Diesel-Hybrid. Mit insgesamt 200 PS soll das Auto in der Stadt auch rein elektrisch bewegt werden können.

Peugeot verspricht: nur 4,4 Liter Verbrauch beim Diesel

Bis dahin sind drei Benziner und fünf Dieselmotoren vorgesehen. Alles Vierzylinder von 112 bis 204 Turbo-PS. Doch moderne Spritspar-Technik gibt es nur für den e-HD mit 112 PS. Er hat ein Start-Stopp-System, das den Motor bereits unterhalb von zehn km/h abschaltet. Verbrauchs-Versprechen: 4,4 Liter Diesel/100 Kilometer (114 g CO₂).

Zu Zeiten des 504 wäre das Science-Fiction gewesen. Doch auch der Klassiker war ein fortschrittliches Auto, er glänzte nur auf anderem Terrain: Unter seinem von Pininfarina gestylten Blech steckten Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen rundum - damals der Clou denn technisch fuhr der neue Peugeot 1968 auf Augenhöhe mit Mercedes. Beim sanften Komfort sowieso.

Und heute? Kurvenlicht, Head-up-Display, Keyless-Go und Massage-Sitze stehen auf der Optionsliste. Okay, das haben andere auch. Viel wichtiger: Form und Finish machen den 508 unverwechselbar. Wie damals den 504, den Millionenseller.

FAZIT

■ Mit der Mittelklasse 508 steuert Peugeot einen neuen Kurs. Als Nachfolger von 407 und 607 soll ihm der Spagat zwischen Mittel- und Oberklasse gelingen. Das Format dafür hat er, die technischen Grundlagen auch. Letztlich wird auch seine Form über den Erfolg entscheiden.



Jürgen von Gosen