



Die Tagfahrleuchten im Säbelzahn-Katze-Stil verfärben sich beim Blinken orange

VON
Autoflotte
GETESTET

Tops

- Stil
- Materialien
- Rahmenlose Türen

Flops

- Übersicht ab B-Säule nach hinten
- Infotainmentsystem
- Automatik fühlt sich nach DKG an

Ist besonders auch gut?

Der Peugeot 508 ist eine Ausnahmeerscheinung – in vielerlei Hinsicht. Ganz neu: der Kombi. Er wurde kleiner (außen), feiner (innen) und in jedem Fall besser. Reicht das in der Mittelklasse?

1.780 |

passen ins Heck des 508. Das ist derselbe Wert, den der VW Passat Variant zu bieten hat, der übrigens identisch lang ist



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Die filigrane Lichtsignatur der Heckleuchten zeichnet den 508 aus

Das Besondere reizt viele Menschen. Denn mal ganz ehrlich: Langweilig gibt es bereits viel zu viel. Im Leben, im Alltag und erst recht beim Automobil. Hier streben die meisten Hersteller nach Perfektion. Dem einen gelingt diese besser, dem anderen weniger gut. Selten schafft es ein Autohersteller, Perfektion mit dem Wow-Effekt zu vereinen. Auch der Peugeot 508 SW (Station Wagon) kann nicht beides. Und wie auf den ersten Blick zu sehen: Langweilig ist der Franzose nicht.

Kein Škoda Superb

Die Front, die Coupélinie, die rahmenlosen Türen, das wohlgeformte Heck: All das deutet darauf hin, dass hier kein neuer Škoda Superb auf die Beine gestellt werden sollte. Und das ist offensichtlich fantastisch gelungen. Denn wir sind in den letzten Jahren kein anderes Mittelklasse-Modell gefahren, das so viele Hälse ver-

dreht hat wie dieser Kombi. Es sollte also eine gewisse Portion Exhibitionismus mit in den 508 SW eingepackt werden, um sich wohlzufühlen. Wobei man sich im 508 ganz gut verstecken kann. Denn die Fensterlinie ist hoch, die Dachlinie niedrig (Fahrzeughöhe 1,42 Meter). So verteilt der Franzose bereits beim Einsteigen Kopfnüsse à la Zinédine Zidane.

Wer die wegstecken kann, freut sich im Interieur aber über das haptische Erlebnis, das andere Erscheinungsbild und eine gewisse Atmosphäre, die kein anderer Mittelklasse-Kombi verspricht. Dass die Funktionen der Armaturenbrett-Klaviatur zur Aktivierung von Audio, Klima, Navi, Fahrzeugeinstellungen, Telefon, Apps und Personalisierung bei Helligkeit kaum zu unterscheiden sind und es nach dem Drücken gefühlt eine Ewigkeit dauert, bis die Funktion auf dem Bildschirm erscheint, verzieht man ebenso gern wie die generell gewöhnungsbedürftige Bedienung und Menü-



Mit 4,78 Metern hat der Peugeot 508 SW perfektes Mittelklasse-Maß. Platz ist somit reichlich vorhanden

Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte



Diverse Modi passen das Digitalcockpit an den Geschmack an. Ob's das braucht? Nö!

struktur, das wiederkehrende Verschwinden des Bordcomputers, die nachts beim Blinken blendenden Seitenspiegel oder den fehlenden Platz für die Füße der Fondinsassen, wenn die komfortablen AGR-Vordersitze ganz nach unten gefahren wurden, was immer der Fall ist, denn sonst heißt es auch während der Fahrt Kopf einziehen. Viel gemeckert? Ja, aber das ist gut so. Denn perfekt können andere eben besser als dieser Peugeot. Dafür kann – gerade auch in der Preisklasse – keiner ein Automobil detailverliebter in Szene setzen. Und genau das freut beim Ankommen, beim Einsteigen, beim Drinsitzen und beim Weggehen. Der Blick zurück, nach dem Verlassen des Fahrzeugs, ist genau das, was einem bei aktuellen Autos oft fehlt.

Damit das Fahren nicht zum Verdruss wird, haben die Franzosen einen 400 New-

tonmeter kräftigen Zweiliter-Diesel installiert. Ihn gibt es mit 180 PS und den von uns gefahrenen 163 PS. Der Unterschied dürfte verschwindend sein, denn das Drehmoment ist identisch und liegt jeweils bei 2.000 Touren an. Der Unterschied: Den stärkeren Diesel gibt es ausschließlich in der teuren GT-Line, die lediglich Sinn ergibt, wenn man „volle Hütte“ bevorzugt, denn mit allen erdenklichen Extras schmelzen die Preisvorteile niedriger Ausstattungslinien auf einige wenige Euros zusammen. Matrixlicht, für Vielfahrer ein wichtiges Detail, fehlt hingegen immer. Vielleicht profitiert Peugeot demnächst vom Know-how aus Rüsselsheim. Die Opelaner haben beim Thema Licht stets die Nase vorn – gerade, wenn es um bezahlbare Technologie geht.

Plug-in-Hybrid folgt

Technologische Hausmannskost kommt unter die Haube des 508. Der Zweiliter-Diesel besitzt eine saubere Leistungsentfaltung und wird vom sanften Rütteln der vier Zylinder bei Last begleitet. Der Tritt aufs Gaspedal verursacht spontanen Vortrieb bis weit über Tempo 200. Dass die Achtgang-Automatik vor allem beim Rangieren und Anfahren eher an ein Doppelkupplungsgetriebe erinnert, stört ebenso wie der automatische Motorstopp bereits bei Lauftempo. Und dass der letzte Gang

Peugeot 508 SW HDi 160

Preis ab: 35.588 Euro

R4/1.997 ccm | 120 kW/163 PS

400 Nm/2.000 | 8-G-AT | 8,5s

226 km/h | WLTP 6,2 D | 164 g/km

4.778 x 1.859 x 1.420 mm

530 – 1.780 Liter

Effizienz: A

HK | VK | TK: 20 | 24 | 24

Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Autoflotte-Empfehlung

Peugeot 508 SW Allure

GT-Line-Paket HDi 160 AT8

Preis ab: 35.588 Euro

DAB+: 169 Euro

Induktivladen (Handy): 126 Euro

18-Zoll-Räder: 395 Euro

Sitzheizung: 244 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

1 Das Interieur ist schön, rotes Leder speziell, das Infotainmentsystem ist gewöhnungsbedürftig und eher langsam **2** Auch ohne Leder gibt es AGR-zertifizierte und damit rüchenschonende Sitze **3** Das Design ist kantenfrei und damit auffallend anders

beim Flottfahren selten aktiv ist, hört man weniger, als dass man es beim Verbrauch merkt. Der Verbrauch mittelt sich je nach Fahrweise irgendwo zwischen sechs und sieben Litern ein – mehr geht immer, bei weniger mutiert man zum Asketen –, was durchaus erstrebenswert sein kann. Apropos Flottfahren: Das Überholprestige des 508 ist beeindruckend. Offensichtlich kann diese Säbelzahn-Katze niemand so recht einschätzen.

Die LED-Tagfahrleuchten, die sich beim Blinken orange verfärben, sind in jedem Fall auffallend. Selbst wenn der anschließende Überholvorgang vielleicht nicht so geschmeidig gelingt, wie vom hektisch ausweichenden Vordermann hoffnungsfroh erwartet.

Keine nennenswerten Vorkommnisse sind bei Lenkung und Bremsen zu vermelden. Beides funktioniert astrein, auch dank des griffigen Minilenkrads mit wohlüberlegter Lenkübersetzung fühlt sich der 508 kompakt an. Fahrwerktechnisch könnte es sein, dass nicht alle Insassen vom adaptiven Unterbau (Option beim Allure) überzeugt sein werden. Ob es das Standard-Setup besser macht, können wir hingegen nicht beurteilen, da wir dieses nicht kennen. Mit den montierten 18-Zoll-Alus er-

gibt sich im Komfortmodus trotz der teils polternden Vorderachse grundsätzlich ein entspannt-komfortables Fahren.

Zu entspannt eventuell für die Hinterbänkler, die sich teils über das nachschwingende Heck bei unebener Fahrbahn mokierten. Den Sport-Modus braucht es – mal wieder – eher nicht. Es sei denn, man möchte vermeintliches Sportpotenzial aus dem 508 Kombi kitzeln.

DAT-PROGNOSE

Peugeot 508 SW HDi 160 AT8

Allure

Restwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; mit Sonderausstattung)
nach 36 Monaten und
15.000 km/Jahr: 39,6 %
25.000 km/Jahr: 36,7 %
40.000 km/Jahr: 31,8 %



Trotzdem: großer Kofferraum

Weniger schön als vielmehr praktisch ist das Gepäckabteil. Geräumig geschnitten und einfach beladbar fasst es maximal 1.800 Liter und ist somit selbst für größere Transportaufgaben gewappnet; obwohl der 508 SW mit 4,78 Metern zu den nicht wirklich langen im Segment gehört. Dass die Übersichtlichkeit ab der breiten B-Säule nach hinten kaum vorhanden ist, stört, wird aber mit der Assistenz-Armada etwas kompensiert. Generell sind beim von uns gefahrenen Allure viele Helfer serienmäßig an Bord, fehlende können hinzugekauft werden – sogar ein Nachtsichtgerät für schmale 1.000 Euro, das selbst im Nebel dank Infrarot Personen und Tiere erkennt und ihnen im Kombiinstrument die Unsichtbarkeit nimmt.

Knapp 40.000 Euro sollten im Dienstwagen-Budget vorhanden sein, um solch einen feinen Luxuskombi fahren zu können und damit die Sicherheit zu haben, nicht im Einerlei unterzugehen. Wer genau das nicht mag, fährt weiterhin Superb – und macht nichts falsch. Für alle Sparfüchse: Der Plug-in-Hybrid, der die 0,5-Prozent-Versteuerung ermöglicht, steht Ende des Jahres beim Löwen-Händler. *mb*