

Fahrvorstellung Peugeot 508 Hybrid: 40 Kilometer sind drin

Von Walther Wuttke

Auf dem Weg in die elektrifizierte Zukunft geht der Blick gerne zurück – frei nach dem Motto: Elektromobilität hat bei uns eine lange Tradition. Peugeot holte jetzt passend zur Vorstellung seiner weitgehend elektrifizierten Modellpalette den VLV (Voiture légère de Ville) von 1941 aus dem Museum. Der Zweisitzer schaffte damals immerhin eine Reichweite von 70 Kilometern und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 39 km/h. Allerdings war 1945 nach 377 gebauten Exemplaren Schluss mit dem Ausflug in die Elektromobilität. Danach folgten zwar noch einige Anläufe, doch erst jetzt setzt sich die Marke konsequent unter Strom.

Knapp 80 Jahre später stellt Peugeot seine komplette Modellpalette auf elektrifizierte Antriebe um. Jüngster Zugang sind die beiden Topmodelle 508 Limousine und 508 Kombi, die als Plug-in-Versionen in das Angebot des ältesten französischen Herstellers rollen. Mit Ausnahme des kleinen 108, dessen Zukunft unsicher ist, und des großen 5008 besitzen nun alle Modelle einen voll- oder teilelektrischen Antrieb. Auch bei den Zweirädern setzt Peugeot auf die Elektrifizierung und rollt seinen elektrisch angetriebenen Roller e-Ludix und eine ganze Reihe von Pedelecs auf den Markt.

Beim 508 verbünden sich ein 1,6-Liter-Vierzylinder (133 kW / 181 PS) mit einem 110 PS (81 kW) starken Elektromotor, was sich in eine Systemleistung von 225 PS (165 kW) übersetzt. Die Energie für den Elektroantrieb liefert eine 11,5 Kilowattstunden starke Batterie, die bei der Limousine eine Reichweite (nach WLTP) von 50 bis 54 Kilometern liefern soll. Bei der Kombiversion SW sind es nach dieser Messmethode 49 bis 52 Kilometer. Im Alltag reduzieren sich diese Werte allerdings auf realistische 40 Kilometer.

Die Batterie lässt sich an der Haushaltssteckdose in sechseinhalb Stunden aufladen, mit einer verstärkten Steckdose vergehen dreieinhalb Stunden. An einer Wallbox sind es je nach Ladeleistung zwei bis drei Stunden.

Nach dem Start rollt der 508 zunächst lautlos im Elektromodus los, und dann kann der Fahrer je nach Ausstattung bis zu vier Fahreinstellungen wählen. Im E-Betrieb nutzt der 508 die elektrische Gangart bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 135 km/h. In der Einstellung Hybrid wechseln sich je nach Fahrsituation Elektro- und Verbrennerantrieb ab. Diese Möglichkeit empfiehlt sich vor allem dann, wenn das Ziel in einer Umweltzone liegt, wo nur lokal emissionsfrei Fahrzeuge erlaubt sind und man die elektrische Energie für diesen Bereich nutzen will.

Um dies zu erreichen, kommt die Funktion e-Save ins Spiel, mit der sich die elektrische Reichweite entsprechend bunkern lässt. Damit die Umwelt auch erkennt, dass der 508 elektrisch unterwegs ist, leuchtet in diesem Fall eine kleine blaue Leuchte in der Windschutzscheibe auf. In der Einstellung Sport nutzt der 508 wiederum die kombinierte Leistung beider Motoren, und in der Komfort-Einstellung (Serie in der Variante GT) kommt zum Hybrid-Modus noch eine sehr angenehm abgestimmte elektronisch gesteuerte Federung hinzu.

Einmal in Fahrt unterscheidet sich der elektrifizierte 508 nicht von den konventionell angetriebenen Versionen. Der große Peugeot gehört zu den komfortablen Vertretern seiner Gattung und stellt den Fahrer dank des angenehm abgestimmten Fahrwerks nicht vor Probleme. Die aufgeräumte Instrumentensammlung wurde um die für den E-Antrieb notwendigen Anzeigen erweitert, und der mit hochwertigen Materialien ausgestattete Innenraum bietet ausreichend Platz für die Insassen. Allerdings bleibt die Sicht nach hinten wegen der coupéhaften Linienführung stark eingeschränkt, so dass die

Rückfahrkamera gerne als Unterstützung genutzt wird.

Die elektrische Kapazität lässt sich durch die so genannte Brake-Funktion verlängern. Damit wird der 508 ohne den Wechsel aufs Bremspedal verzögert, was vor allem bei Bergabfahrten die Reichweite verlängern kann und die Bremsanlage schont. Wird diese Einstellung konsequent genutzt, das zeigten erste Proberunden im bergigen Hinterland von Barcelona, kommen so einige zusätzliche Kilometer zusammen. Am Ende der Fahrt zeigte die Verbrauchsanzeige einen Verbrauch von 2,9 Liter Benzin und 17,3 kWh Strom an. Peugeot verspricht 1,3 bis 1,4 Liter bzw. 15,0 kWh.

Für den elektrifizierten 508 verlangt Peugeot mindestens 44.000 Euro für die bereits in der Basisversion gut ausgestattete Limousine und 45.100 Euro für die Kombiversion SW. (ampnet/ww)

Daten Peugeot 508 Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,86 x 1,40
Radstand (m): 2,79
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm
Leistung: 133 kW / 181 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 3000 U/min
Elektromotor: 81 kW / 110 PS
Drehmoment E-Motor: 320 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 11,6 kWh
Systemleistung: 165 kW / 225 PS
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
Elektr. Reichweite: 49 bis 54 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,4–1,5 l
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 28–32 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1795 kg / max. 475 kg
Kofferraumvolumen: 487 Liter
Max. Anhängelast: 1330 kg
Wendekreis: 10,8 m
Bereifung: 215/55R 17
Basispreis: 44.000 Euro

Bilder zum Artikel



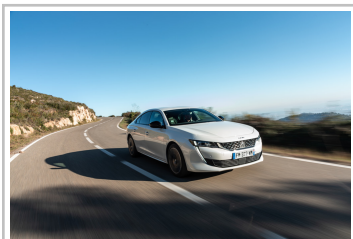
Peugeot 508 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



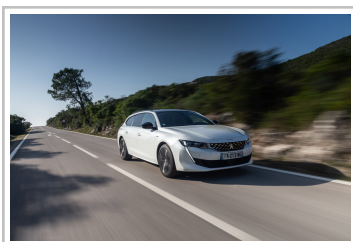
Peugeot 508 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 SW Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 SW Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot
