

Vorstellung Peugeot 508 PSE SW: Stark, schnell und praktisch

Von Michael Kirchberger

Wie viele andere Hersteller muss Peugeot den Flottenverbrauch der Modellpalette senken. Sonst drohen saftige Strafzahlungen für zu hohe CO₂-Emissionen. Gut dafür sind Elektrofahrzeuge wie der gerade vorgestellte 208e oder Plug-in-Hybride. Dass letztere nur vor dem Gesetz wenig verbrauchen, ist dem Energiegehalt des Akkus anzurechnen, der bei der Verbrauchsermittlung unberücksichtigt bleibt. Aber wenn schon den Vorgaben auf dem Papier genüge getan wird, warum nicht aus dem Vollen schöpfen und gleich den stärksten Serien-Peugeot auf die Räder stellen, der je gebaut wurde? Die neue Leistungsspitze aus Frankreich trägt aber noch ein weiteres Novum.

Zierten die kräftigsten Modelle der Baureihen nämlich bisher die magischen drei Buchstaben GTI, so bekommt das gerade erschienene Topmodell ein neues Kürzel. 508 PSE SW heißt der welsche Kraftmeier, was für Peugeot Sport Engineered steht und auf die Herkunft verweist. Erdacht haben das Konzept die Ingenieure aus den Abteilungen des Motorsports. 360 PS (265 kW) stehen bereit, um den ausgewogenen Weg zwischen Längs- und Querschleunigung zu finden. SW hingegen für Sports Wagon weist auf den hohen Praxisnutzen als Kombi hin.

Dass der 508 PSE als Limousine und als Kombi angeboten wird, zeugt vom Glauben der Peugeot-Strategen an den Erfolg eines eher im Rückwärtsgang fahrenden Segments. Mit dem Hybrid-Angebot soll die Klasse eine deutliche Stärkung bekommen, der wesentlich niedrigere Schwerpunkt des PSE lässt selbst sportlichste SUV im Kurvenslalom behäbig aussehen, heißt es. Und der üppige Laderaum mit bis zu 1780 Liter Volumen erfüllt die Wünsche der aktiven Menschen, die vor dem Baumarkt ebenso vorfahren wollen wie beim Winzer oder am Golfplatz. Gewürzt ist der Seriensportler obendrein mit allerlei schmackhaften Zutaten. Matt schimmernder Lack, grellgelbe Akzente an den Rädern und der Karosserie sowie mächtige Spoiler und ein Diffusor unterm Heck sollen das Potenzial des allradgetriebenen Kombis in Aussicht stellen.

Nahezu Komplettausstattung inklusive Nachtsichtsystem

Der Innenraum gibt sich sportlich-elegant. Alcantara, Leder und glänzende Lacke paaren sich mit Aluminium und Edelstahl. Klar, dass auch die Pedalerie nicht ohne metallene Kappen auskommt. Die Sitze sind fein konturiert mit variablen Auflagen für die Oberschenkel und geben guten Seitenhalt. Das Cockpit wirkt dreidimensional, statt klassischer Anzeigen gibt eine Skala den aktuellen Energieeinsatz wieder. Signalisiert werden auch die drei Fahrprogramme Elektrik, Hybrid oder Sport. Gut, dass die Rückfahrkamera und die Parkpiepser zur Serienausstattung gehören, denn besonders übersichtlich ist der Fahrerplatz nicht, auch die Kanten der Karosserie verlieren sich im nirgendwo. Apropos Ausstattung, die wir der Kürze wegen im Ausschlussverfahren vorstellen. Einzig ein Panorama-Glasschiebedach, ein kraftvollerer On-Board-Lader und zwei Sonderlackierungen stehen auf der Liste der Extras. Alle anderen teuren Extras und findigen Assistenten sind schon an Bord, bis hin zum Nachtsichtsystem Night Vision.

Das Antriebssystem setzt sich aus einem 200 PS (147 kW) starken Turbobenziner mit 1,6-Liter Hubraum, einem 110 PS (81 kW) starken E-Motor vorn und einem weiteren mit 113 PS (83 kW) an der Hinterachse zusammen. Das maximale System-Drehmoment setzt sich ebenso wie die Leistung nicht rechnerisch, sondern adaptiv von der Leistungselektronik gesteuert zusammen. Als höchstes Drehmoment stellt das Mixed Triple 520 Newtonmeter bereit. Der quasi digitale Allradantrieb hilft dem 508 PSE dabei ohne Scharren aus den Startblöcken zu kommen.

Fahrleistungen wie ein Sportwagen, aber nicht ohne Komfort

So sprintet der schnelle Kombi in 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Elektrisch angetrieben sind bis zu 140 km/h möglich, die absolute Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Der Verbrauch für die ersten 100 Kilometer liegt nach WLTP-Messung bei 2,03 Liter, das entspricht CO₂-Emissionen von 46 g/km. Der Akku hat eine Kapazität von 11,5 kWh, eine Ladung soll für 42 bis 50 Kilometer reichen, je nach Messverfahren WLTP oder NEFZ. Dann muss der 508 PSE für sieben Stunden an einem Haushaltsanschluss oder eine Stunde und 45 Minuten an eine Ladesäule. Serienmäßig ist eine Ladeelektronik mit 3,7 kW an Bord, als Option wird eine 7,4-kW-Anlage angeboten.

Auch wenn es zackig um die Kurven geht, legt der PSE beste Manieren an den Tag. Er bleibt lange spurneutral, gerät im Grenzbereich ins sanfte Untersteuern. Wer mit dem Gas spielt und den Elektriker im Heck zu verstärktem Einsatz auffordert, erlebt einen sanften Ansatz zum Drift. Der natürlich unverzüglich von dem wachsamem Regelsystem unterbunden wird. Die Lenkung ist nicht bissig und kommt einer schwungvollen, beherzten Fahrweise sehr entgegen. Gleiches gilt für die vergrößerten Bremsen, sie sprechen punktgenau und fein dosierbar an.

Eine im Vergleich zum „normalen“ 508 verbreiterte Spur und viel Feinarbeit am Fahrwerk machen sich ebenfalls positiv bemerkbar. Die Federung bleibt konzentriert, aber kommt ohne unbotmäßige Härte aus – der Kombi will eben auch im Alltag und auf der Langstrecke überzeugen. Das achststufige Automatikgetriebe agiert steht willig und ahnt die gewünschten Schaltpunkte voraus.

Peugeots Sport-Kombi gefällt und stellt eine wohltuende und taugliche Abwechslung zur SUV-Manie dar. Sein Preis von 67.940 Euro liegt zwar um fast 30.000 Euro höher als beim Basismodell der Baureihe. Dafür kommt er als Teilzeitelektriker trotz der hohen Anschaffungskosten als Dienstwagen in den Genuss der steuerlichen Begünstigung. Und als solcher wird er wohl vermehrt auf den Straßen zu entdecken sein, denn Peugeot schlägt sich gut im Flottengeschäft. Allein das Kürzel GTI wird uns jedoch trotz aller Ingenieurs-Kunst der Sportabteilung in Zukunft fehlen. (ampnet/mk)

Daten Peugeot 508 PSE SW Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,78 x 1,86 x 1,42
Radstand (m): 2,79
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 3000 U/min
Systemleistung: 360 PS / 265 kW
System-Drehmoment: 520 Nm bei 3000 U/min
Elektromotor (vorn): 81 kW / 110 PS bei 2500 U/min
Max. Drehmoment: 320 Nm von 500 bis 3500 U/min
Elektromotor (hinten): 83 kW / 113 PS bei 14.000 U/min
Max Drehmoment: 166 Nm von 0 bis 4760 U/min
Batteriekapazität: 11,5 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Höchstgeschwindigkeit elektrisch: 140 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,03 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 46 g/km (Euro 6 DG)
Leergewicht / Zuladung: min. 1850 kg / max. 440 kg
Kofferraumvolumen: 530-1780 Liter
Max. Anhängelast: 1270 kg
Wendekreis: 10,6 m
Bereifung: 245/35 R 20
Garantie: 24 Monate

Basispreis: 67.940 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot 508 PSE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 508 PSE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



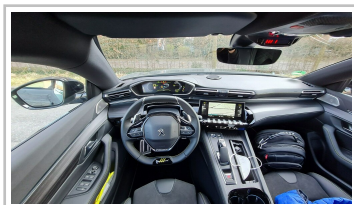
Peugeot 508 PSE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 508 PSE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 508 PSE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 508 PSE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot 508 PSE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
