

Eleganz mit dem Pfiff Extra

Der Peugeot 508 kommt im eleganten Blechkleid daher – die schicke Form bringt aber auch Nachteile mit sich, wie sich im Test zeigt.



Fotos: Timo Bürger

Das dezente Facelift im Jahr 2023 hat dem Peugeot-Topmodell gutgetan, 130 Benzin-PS bedeuten Verzicht.

Er ist schon ein Beau, der Peugeot 508 – erst recht nach seiner jüngsten Überarbeitung. Die coupéartige Seitenlinie steht dem Franzosen nach wie vor hervorragend, das neue prägnant-graue Markenlogo prangt selbstbewusst auf dem stattlichen Kühlergrill. Auch das frische Krallen-Tagfahrlicht verleiht dem Mittelklässler zusätzlich einen Hauch Extravaganz, die neuen LED-Matrix-Scheinwerfer sind nun in den Grill integriert. In Summe wirkt die „Großkatze“ optisch agiler – ein gelungenes Facelift also.

Apropos Coupé: Coupé, dies sei in Erinnerung gerufen, lässt sich gut als „beschnitten“ übersetzen. Eng geschnitten ist auch der vordere Einstieg in die immerhin 4,75 Meter lange Mittelklasse-Limousine, wie schnell beim Erstkontakt auffällt. Und einigermaßen tief, so die zweite Erkenntnis, sitzen Fahrer und Beifahrer in dieser Coupé-Limousine.

Fast überflüssig zu erwähnen, dass der Platz in Sitzreihe zwei zumindest nach oben hin auch nicht allzu üppig ausfällt. Obacht sollte man walten las-

sen beim Ausstieg – die rahmenlosen Scheiben vorne können unangenehm schmerzen, wenn sie in Kontakt mit dem eigenen Körper kommen, dafür ist es an Coolnes kaum zu überbieten, bei geöffneter Scheibe auszusteigen und die Tür sanft ins Schloss gleiten zu lassen. Dennoch ist man in Summe gut beraten, wenn man sich beim dauerhaften Kontakt mit dem Peugeot 508 einen Hauch Gelenkigkeit und Beweglichkeit bewahrt hat.

Nicht mehr ungewöhnlich ist es mittlerweile, dass in einer ausge-



1 Das kleine Lenkrad und das i-Cockpit-Kombiinstrument können gefallen. **2** Einfache Bedienung mittels klassischer Funktionalitäten, die beim ersten Blick auch Neulinge verstehen. **3** Das Infotainmentsystem wirkt mittlerweile klein, ist aber gut zu bedienen und dank frei belegbarer virtueller Buttons auch individualisierbar. **4** Das Platzangebot im Fond ist okay, gemessen an der Außenlänge. Kompaktmodelle haben aber zuweilen deutlich mehr Platz. **5** Vorn lässt sich ein guter Fahrerplatz einrichten, die AGR-Sitze sind bequem und langstreckentauglich. **6** Mit dabei ist dann die vierfach verstellbare Lordosenstütze sowie die Schenkelverlängerung. **7** Klein: 487 Liter. **8** Klein: 1,2 Liter Hubraum.

wachsenen Limousine ein schmalbrüstiger Dreizylinder-Motor seine Arbeit verrichtet. Der klingt fast immer etwas rau, aber oft auch sympathisch. Kurz nach dem Kaltstart entsteht zuweilen der Eindruck, der Wagen habe einen Dieselmotor unter der Haube. Hat er aber nicht, die 130 Benziner-PS aus einem Hubraum von nur 1.200 Kubikzentimetern müssen reichen, um den rund 1,6-Tonnen-Franzosen auf Touren zu bringen. Und das tun sie: Erfreulich lebendig (und ein bisschen laut) wirkt der Peugeot 508 beim Beschleunigen, wenn man natürlich auch beim Überholen angesichts der genannten techni-

schen Daten nicht mit dem ganz großen Durchzug kalkulieren darf. Ansonsten ist die Geräuschkulisse angenehm zurückhaltend. Das Zusammenspiel mit der Acht-Stufen-Automatik funktioniert tadellos. Ein bisschen mehr Leistung stünde dem 508 nichtsdestotrotz gut. Als Plug-in-Hybride gibt es 180, 225 und sogar 360 PS in der sportiven PSE-Variante.

Insgesamt lässt sich die Fahrwerksabstimmung als neutral bis komfortabel umschreiben. Die Active Suspension Control gibt es nur in Verbindung mit der GT oder einem Plug-in-Hybriden. Ein durchschnittlicher Verbrauch von 7,1 Litern nach mehr

als 1.500 teils schnell absolvierten Kilometern geht in Ordnung – zumal der Wagen oft ordentlich Drehzahl braucht. Dank des 62-Liter-Tanks sind stattliche Reichweiten überhaupt gar kein Problem.

Empfehlenswert vor allem für Viel- und Dienstwagenfahrer sind die ergonomischen AGR-Komfortsitze (294 Euro netto): Neigungsverstellung der Sitzfläche elektrisch, Oberschenkelauflage ausziehbar und Sitzheizung vorn. Die Verstellung der Lehnen erfolgt allerdings händisch per Drehrädchen an der Lehne. Auch empfehlenswert bezüglich Ladungssicherung (Verzurrösen sind im Ge-

Peugeot 508 Allure 130

Testwagenpreis: 40.311 €

R3/1.199 cm³ | 96 kW/130 PS

230 Nm bei 1.750 U/min

8-Gang-AT | 10,1 s | 213 km/h

WLTP: 5,8 bis 6,3 S

4.750 x 1.859 x 1.403 mm

Kofferabteil: 487–1.537 Liter

KH: 18 | **TK:** 24 | **VK:** 25

Wartung: 20.000 km/1 Jahr

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

päckabteil ausreichend vorhanden): Die Vorrüstung fürs Gepäckraumtrennnetz, das es allerdings nur in Verbindung mit der sensorgesteuerten Heckklappe im „Easy-Access-Paket“ für 400 Euro gibt.

Nicht alles ist praktisch

Zu den Facelift-Neuerungen des Peugeot 508 gehört das optimierte i-Cockpit, das nun Updates bei Display und Menüführung bietet – wengleich die Kacheloptik mittlerweile ein bisschen altbacken wirkt. Nicht neu, sondern bewährt sind auch die umgangssprachlich „Klaviertasten“ genannten Schalter für häufig genutzte Funktionen unter dem Touchscreen-Monitor. Ganz praktisch sind sie allerdings nicht: Beim Bedienen des Bildschirms mit dem Zeigefinger – vor allem während der Fahrt – stößt man mit dem Handballen zuweilen an besagte Kippschalter und wechselt so ungewollt in ein anderes Menü. Die Induktionsschale für kabelloses Kopeln des Smartphones ist meistens ein hilfreiches Feature – hier ist sie allerdings tief in der Mittelkonsole verborgen und demzufolge nur umständlich zu benutzen.

Nach wie vor ein Alleinstellungsmerkmal – und selbst in dieser Fahrzeugklasse irgendwie großartig: das

Den Peugeot 508 gibt es mit einem Benziner, einem Diesel (je 130 PS) und drei Plug-in-Hybriden von 180 bis 360 PS.

verhältnismäßig kleine Lenkrad, mithilfe dessen sich der Franzose recht direkt dirigieren lässt. Und in Summe lässt sich festhalten: Natürlich ist im Interieur vieles dem Stellantis-Baukasten entnommen, die Mittelkonsole (mit dem kleinen Automatik-Wählhebel) könnte sich so auch in einem Opel Astra wiederfinden. Das soll aber kein Kritikpunkt sein – denn die Verarbeitung passt, die Materialien fassen sich angenehm an.

Beim Thema Serienausstattung ist beispielsweise Folgendes an Bord:

- | Zehn-Zoll-Touchscreen, Navi
- | Digitales Kombiinstrument mit hochauflösendem 12,3"-Bildschirm
- | Spurhalteassistent, Totwinkel-Assistent, Verkehrsschilderkennung
- | Rückfahrkamera mit 180-Grad-Umgebungsansicht

- | Seitenscheiben ab zweiter Reihe stärker getönt
- | Matrix-LED-Scheinwerfer

Fazit

So ganz leicht macht es der Peugeot Interessenten nicht, ihn zu lieben: Für ein Fahrzeug dieser Abmessungen bietet der Franzose für die Insassen zu wenig Raum (wengleich das Kofferraumvolumen von 487 Litern in Ordnung geht). Und angesichts eines Preises von gut 40.000 Euro ist ein 130-PS-Motörchen nicht unbedingt ein schlagendes Verkaufsargument. Auf der Haben-Seite steht das elegante Äußere, moderater Spritverbrauch und die eine oder andere Portion Extravaganz. Und man hat eben keinen VW-Dienstwagen. *tb*



Das Fließheck hat kaum weniger Volumen als der Kombi – wie beim ID.7 (Tourer).