

---

## Fahrbericht Peugeot 508 GT: Säbelzahn-Löwe mit guten Manieren

Von Axel F. Busse, cen

Im vergangenen Oktober war der aktuelle Peugeot 508 ein Jahr auf dem deutschen Markt. Die Endabrechnung des Kraftfahrt-Bundesamtes weist für 2019 etwas über 4000 Neuzulassungen dieses Modells aus. Ein großer Wurf sieht anders aus. Es ist nach wie vor schwer, in der Mittelklasse gegen deutsche Platzhirsche wie VW Passat, aber auch gegen Importe wie Skoda Superb und Renault Talisman zu bestehen.

Viel Präsenz und Eleganz strahlt die coupéhafte Limousine aus, obwohl sie mit einer Länge von 4,75 Metern noch nicht zu den ganz stattlichen Vertretern ihres Segments zählt. Die Karosserie wirkt deshalb so gestreckt, weil sie nur 1,40 Metern hoch ist. Peugeot sieht in der globalen Perspektive weiterhin eine Berechtigung für klassische Limousinen, auch wenn hierzulande die SUVs weiter boomen. In anderen Märkten, zum Beispiel in Südeuropa oder auch in China sind Personenwagen dieses Zuschnitts jedoch nach wie vor beliebt. Gleichwohl bleibt es ein weiter Weg, an den Erfolg des Vorgängermodells anzuknüpfen, von dem im Jahr 2011 rund 8000 Exemplare allein in Deutschland abgesetzt wurden.

Dabei helfen könnte künftig die Hybrid-Variante. Sie steht mit 225 PS (165 kW) Leistung in den Startlöchern, also exakt dem Wert, den auch unser Testwagen zur Verfügung stellte. Er holt seine Kraft aus einem 1,6 Liter großen Vierzylinder und gibt ab 1900 Umdrehungen immerhin 300 Newtonmeter Drehmoment ab. Die Motorleistung wird von einem Acht-Gang-Automatikgetriebe in Vortrieb umgesetzt. Die Schaltbox, die auch in zahlreichen anderen PSA- und Opel-Produkten zum Einsatz kommt, teilt die Kraft gelassen und geschmeidig zu, was auch dann gilt, wenn der sportliche Fahrmodus gewählt wird.

### Der Kombi verliert etwas an Bedeutung

Immerhin hat die Limousine in dem gut einen Jahr auf dem deutschen Markt eine Verschiebung des Kundeninteresses hin zum Viertürer geschafft. Während in zurückliegenden Jahren ein deutliches Übergewicht beim Kombi zu finden war, sind es aktuell nur noch etwa 54 Prozent, die sich für den 508 SW entscheiden. Die ausgewogene, harmonische Linienführung der Limousine mag dafür ein Grund sein. Die Proportionen stimmen, die robust ausgestellten Kotflügel sorgen für sportliches Flair. Das Markenlogo, der aufrechte Löwe, ist an der Front durch die oberhalb angebrachte Ziffer „508“ ergänzt, was als Reminiszenz an das legendäre Modell 504 verstanden werden soll, der vor mehr als 50 Jahren auf den Markt kam.

Doch der Löwe scheint unversehens zum Säbelzahniger mutiert zu sein, denn das prägnante Tagfahrlicht ist eine vertikal angebrachte Leuchteinheit, die spitz nach innen geneigt bis tief in die Bugschürze ragt. Das Heck wird von einem abgedunkelten LED-Band bestimmt, in dem Lichter in 3-D-Optik ihren Dienst verrichten. Die sportliche Attitüde wird von den rahmenlosen Seitenscheiben untermauert. Um auch die Gläser der hinteren Türen ausreichend versenkbar zu halten, waren die Karosserieschneider jedoch zu einem heiklen Kompromiss gezwungen. Der hintere Teil der Verglasung, also das Dreieck unmittelbar unter der C-Säule, ist fest montiert und steht in den seltenen Fällen, da die Hauptscheibe herunter gefahren und die Tür geöffnet ist, wie ein Fremdkörper steil im Wind. Die Platzverhältnisse für die vorderen Passagiere sind gut, die Kabinenbreite zwischen den Türverkleidungen beträgt 1,43 Meter. Hinten fordert das flach abfallende Dach Tribut bei

---

der Kopffreiheit, doch die Breite beträgt immerhin noch 1,38 Meter.

In den höherwertigen Ausstattungslinien wie dem gefahrenen 508 GT ist die Absicht unübersehbar, ein Premium-Ambiente zu schaffen. Die verwendeten Materialien wirken edel und die Verarbeitung untadelig. Großzügige Möblierung mit Klavierlackflächen wie beim Testwagen können sich jedoch schnell als zwiespältig erweisen. Die noble Ausstrahlung bleibt nur dann erhalten, wenn man konsequent und regelmäßig gegen Staub und Fingerabdrücke vorgeht, sonst hat das rassige Schwarze schnell seinen Reiz verloren. Die Polster des Testwagens waren mit Nappa-Leder bezogen, das entsprechende Paket kostet als Sonderausstattung 1350 Euro. Als originelle Ergänzung zum Klavierlack erscheinen die sieben waagrecht unter dem Navi-Monitor stehenden Klaviertasten, mit denen verschiedene Bordfunktionen abgerufen werden können.

Ein Vergleich mit dem Allure lohnt sich

Umsteiger von anderen Marken dürfte im Innenraum das kleine Lenkrad irritieren, das zwar schon Vorbilder bei Peugeot hat, aber noch immer ungewöhnlich wirkt. Man blickt nicht durch den Kranz auf die Hauptinstrumente, sondern darüber hinweg. Außerdem ist es eher oval als rund, es misst 36 Zentimeter in der Breite und 31 Zentimeter in der Höhe. Das so genannte „i-Cockpit“ ist mit sechs Konfigurationsmöglichkeiten an die Wünsche des Fahrers oder der Fahrerin anzupassen und als Novum mit einer optionalen Nachtsichtfunktion erhältlich, die Fußgänger oder Tiere auf der Fahrbahn erfasst. Der USB-Anschluss liegt versteckt in einer Nische oberhalb des Startknopfes und ist nur von Kinderhänden wirklich gut zu erreichen.

Als Topversion der Modellriege bringt der GT eine Fülle von Ausstattungsmerkmalen serienmäßig mit. Dazu gehören Alufelgen, aktive Dämpferregelung und elektrische Fensterheber hinten, Regensensor, Verkehrsschilderkennung, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Toter-Winkel- und Fernlicht-Assistent, Müdigkeitswarner, Rückfahrkamera, 3-D-Navigation, Sitzheizung vorn, Focal-Soundsystem mit 515 Watt Verstärkerleistung und das so genannte Full-LED-Paket. Da lohnt sich der genaue Vergleich, denn die um fast 8000 Euro günstigere Allure-Version ist auch schon recht gut ausgestattet. Das Panorama-Schiebedach trieb den Preis des Testwagens noch einmal um 1250 Euro in die Höhe.

Unterwegs machte der 508 einen ausgewogenen und komfortablen Eindruck. Positiv fiel die spontane Gasannahme und der unmittelbar einsetzende Vortrieb auf, wobei der Motor kultiviert und akustisch zurückhaltend seine Arbeit verrichtete. Lediglich auf unebenem Geläuf ließ das Fahrwerk Missfallens-Kundgebungen erkennen, die bisweilen auch mit Rumpelgeräuschen verbunden waren. Nach einem Mix aus etwa 40 Prozent Kurzstrecken- und 60 Prozent Überlandfahrt beendete der 508 den Testzyklus mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,9 Litern. Gemessen an den 5,3 Litern pro 100 Kilometer, die der Hersteller angibt, ist das ein überproportionaler Zuschlag.

Fazit: Wenn es zutrifft, dass beim Autokauf 50 Prozent der Entscheidung vom Design abhängen, dann ist der 508 gut aufgestellt. Mit der Extravaganz der Inneneinrichtung, insbesondere mit dem winzigen Lenkrad, muss man sich erstmal anfreunden, doch durch das gehobene Ambiente und die gute Serienausstattung sammelt die Limousine ordentlich Pluspunkte. Ob es tatsächlich der starke Benziner sein muss, liegt nicht zuletzt am Fahrprofil des Besitzers. Die deutschen Kunden sahen die Kompetenz von Peugeot bisher eher im Diesel-Bereich und kauften zu fast zwei Dritteln Selbstzünder. (ampnet/afb)

Daten Peugeot 508 GT 1.6l Puretech 225

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,40 x 1,85

---

Radstand (m): 2,79  
Motor: 4-Zylinder-Turbobenziner, 1598 ccm  
Leistung: 165 kW / 225 PS bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1900 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 248 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,3 Liter  
Effizienzklasse: A  
CO2-Emissionen: 122 g/km (Euro 6d)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1495 kg / max. 506 kg  
Testverbrauch: 7,9 Liter  
Basispreis: 46.400 Euro  
Testwagenpreis: 49.200 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



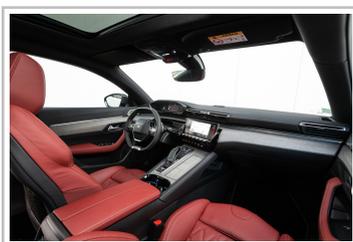
Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F.Busse



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F.Busse



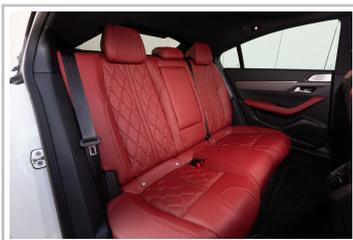
Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 508 GT 1.6l Puretech 225.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F.Busse