
Fahrbericht Peugeot 408: Schräge Kreuzung

Von Frank Wald, cen

Wenn ein Auto nicht eindeutig zuzuordnen ist, sprechen Hersteller – und Journalisten – gern von einem Crossover. So uneindeutig der Begriff auch klingt, im Falle des Peugeot 408 trifft er es. Auf den ersten Blick ein Coupé mit geduckter Silhouette und abfallender Dachlinie, erinnern die hohe Bodenfreiheit (18,8 Zentimeter), kantige Linien und große Räder doch eher an einen SUV, wohingegen die Geräumigkeit im Fond auch jedem Kombi gut zu Gesicht stünde. Die Franzosen nennen ihre Karosseriekreuzung ganz unfranzösisch „Fastback“. Auch wenn er das eigentlich nicht ist.

Denn statt der sportlichen Attitüden, die üblicherweise mit solchen Schrägheckmodellen vom Typ eines Ford Mustangs assoziiert werden, glänzt der 408 eher wie ein Gran Turismo mit Laufruhe und Fahrkomfort. Zumal mit 225 PS (165 kW) starkem Plug-in-Hybrid-Antrieb und in der GT-Topausstattung, die Peugeot als einzige Option für die erste Proberunde zur Verfügung stellte. Nicht nur im elektrischen Fahrbetrieb, den die 81 kW (110 PS) starke E-Maschine mit der 12,4 kWh großen Batterie gut 60 Kilometer weit und bis maximal Tempo 135 treiben soll, ist der Wagen flüsterleise unterwegs. Auch wenn sich der gut gedämmte 1,6-Turbo-Vierzylinder hinzuschaltet, ist dank serienmäßig enthaltener Doppelverglasung weder vom Wechsel noch vom Antrieb groß was zu hören. Zum geschmeidigen Fahrerlebnis passt außerdem das seidenweich schaltende Achtgang-Automatikgetriebe, mit dem jeder 408 ab Werk fährt. Und selbst der Sport-Fahrmodus, der Lenkung, Dämpfer und Gasannahme leicht anzieht, übertreibt es nicht mit unnötiger Härte oder nervösem Handling.

Neben dem getesteten Teilzeit-Stromer startet der Crossover in Deutschland ab Januar außerdem mit einem Verbrenner. Statt eines Diesels, der gut zum Konzept eines Reisewagens gepasst hätte, ist es jedoch der ebenfalls aus vielen Modellen des Stellantis-Konzerns bekannte 1,2-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner mit 131 PS. Im Frühjahr folgt außerdem eine schwächere Plug-in-Hybrid-Variante mit 180 PS (132 kW), ebenso mit 12,4 kWh-Batterie, die im besten Fall in Verbindung mit dem optionalen (500 Euro) einphasigem 7,4 kW Bordladegerät in 1 Stunde 40 Minuten aufgeladen ist. Die vollelektrische Version ist erst für nächstes Jahr angekündigt.

Trotz der stattlichen 4,69 Meter reiht Peugeot den 408 noch ins „obere Ende des C-Segments“ ein, weil er auf der EMP-2-Plattform steht, die auch der kompakte 308 oder der Opel Astra nutzt. Vor allem die Front mit ihrer kantigen, stark konturierten Motorhaube und den schmalen, dreidimensional versetzten Scheinwerfern und schräg-senkrecht angesetzten Tagfahrlicht-Leisten macht Eindruck, ebenso wie der neue in Wagenfarbe gehaltene, perspektivisch zulaufende Kühlergrill mit Löwenkopf-Logo dazwischen. In der Seitenansicht fallen neben den großen, optionalen 20-Zoll-Rädern (600 Euro) die hohe Gürtellinie mit Aufschwung zum Heck, der integrierte Spoiler sowie der stark abfallende Dachabschluss ins Auge. Darunter öffnen sich dennoch üppige 536 Liter Kofferraum, der durch Umlegen der Rücksitzlehnen auf maximal 1611 Liter vergrößert werden kann. Allerdings nur in der Basisversion mit Verbrennerantrieb. Bei den Plug-in-Hybriden lässt die Batterie das Volumen auf 471 respektive 1545 Liter schrumpfen.

Auch der Innenraum wird der stattlichen Erscheinung gerecht. 2,79 Meter Radstand schaffen großzügige Platzverhältnisse, vor allem auch in der zweiten Sitzreihe, in die es sich durch die großen Türen trotz der abfallenden Dachlinie bequem einsteigen lässt. Materialauswahl und Qualitätsanmutung sind top. Vor allem in der GT-Topausstattung mit optionalem Nappaleder und den exzellenten, mit Alcantara und fünfstufiger Massage ausgestatteten AGR-Ergonomiesitzen wähnt man sich gefühlt mindestens eine Klasse höher. Gleiches gilt für Infotainment und Konnektivität. Ab der mittleren Ausstattungsvariante Allure Pack gibt es ein digitales Kombiinstrument mit 10-Zoll-

Digitalbildschirm, das in der GT-Version durch eine etwas verspielt wirkende 3D-Technologie aufgewertet wird.

Auch der zentrale Multimedia-HD-Touchscreen ist zehn Zoll groß, kann frei konfiguriert werden und lässt sich wie ein Tablet durch Wisch-und-Weg-Gesten bedienen. Die Elektronik scheint auf den neusten Stand, Eingaben oder Sprachbefehle („OK Peugeot“) werden unverzüglich umgesetzt. Zwei Smartphones können per Bluetooth kabellos in das Infotainment-System integriert werden. Eine Ladeschale in der Mittelkonsole sowie zwei USB-C-Anschlüsse vorne wie hinten sorgen für zusätzliche Vernetzung. Clever sind außerdem die so genannten „i-Toggles“, berührungsempfindliche Tasten, über die Klima, Telefon, Radiosender oder eine gespeicherte Anwendung direkt abgerufen werden können.

Allen Unkenrufen zum Trotz hält Peugeot weiterhin an seinem „i-Cockpit“ mit dem kleinen, tief sitzenden Lenkrad fest, das in den vergangenen zehn Jahren inzwischen über neun Millionen Mal verbaut wurde. In der neuesten Generation wird es optional beheizt und beherbergt die Bedienelemente für das Multimedia- und einige Fahrerassistenzsysteme. Auch wenn es in der großen Karosse zunächst etwas unproportional erscheint, suggeriert es während der Fahrt ein gutes Handling.

Auch die Sicherheit kommt nicht zu kurz. Bis zu 30 (optionale) Fahrassistenten sind an Bord, die von sechs Kameras und neuen Radargeräten unterstützt werden. Dazu gehören unter anderem die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC mit Stopp-and-Go-Funktion, ein Nachtsicht radar, das Tiere, Fußgänger oder Radfahrern lange vor dem Fernlicht detektiert, ein Totwinkelassistent mit 75 Meter Reichweite sowie ein Rückfahrwarner.

Die Preisliste in Deutschland beginnt mit dem Dreizylinder-Benziner in der hochwertig ausgestatteten Ausführung Allure Pack unter anderem inklusive 8-Stufen-Automatik, 10-Zoll-Digital-Cockpit und -Multimedia-Touchscreen, Navigationssystem, 2-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera, ACC oder 19-Zoll-Leichtmetallfelgen ab 38.800 Euro. Die GT-Version mit LED-Matrix-Scheinwerfern, 3D-Kombiinstrument und sensorgesteuerter Heckklappe kostet 41.900 Euro. Die stärkere Plug-in-Hybrid-Version 225 e-EAT8 gibt es nur in dieser Top-Ausstattung ab 51.050 Euro. (Frank Wald/cen)

Daten Peugeot 408 Hybrid 225 e-EAT8

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,85 x 1,73

Radstand (m): 2,79

Antrieb: Plug-in-Hybrid mit 4-Zyl.-Benziner, 1598 ccm, Frontantrieb, 8-Stufen-Automatik

Benzinmotor Leistung: 180 PS (132 kW)

Elektromotor Leistung: 81 kW (110 PS)

Systemleistung: 165 kW / 225 PS

Max. Drehmoment: 360 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 233 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,2 Liter

Energieverbrauch: 14,7-14,4 kWh

CO₂-Emissionen: 28-26 g/km (WLTP)

Energieeffizienzklasse: k.A.

Schadstoffklasse: 6d

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1781 kg / max. 439 kg

Kofferraumvolumen: 471-1545 Liter

Basispreis: 51.050 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 408.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot
