

Fahrbericht Peugeot 508 RXH: Hier dieselt der Hybrid

Von Peter Schwerdtmann

Eigentlich kommt der Peugeot 508 RXH als ein – im besten Sinne – klassisch-konservatives Fahrzeug der gehobenen Mittelklasse daher, wenn nicht der Antrieb wäre. Unter dem elegant geformten Blech steckt ein Hybridantrieb, der den RXH nicht nur zu einem sparsamen Auto, sondern auch zu einem seltenen macht. Denn der Motor, der hier zusammen mit dem Elektromotor arbeitet, ist ein Diesel und nicht, wie bei der Masse der Hybrid-Fahrzeuge, ein Benziner.

Hinter der Entscheidung für einen Dieselmotor steckt eine logische Überlegung: Der Diesel braucht deutlich weniger als ein Benziner. Kombiniere ich einen Dieselmotor mit einer Elektrokomponente, muss die Einsparung also deutlich höher als bei einer Kombination mit einem Benziner sein. Peugeot spricht von einem Einsparpotenzial von 30 Prozent.

So viel Unterschied braucht man allerdings auch, um den teureren Dieselmotor im Hybridantrieb über die Kraftstoff-Rechnung gegenzufinanzieren. Da kommt den Peugeot eine Idee gerade recht, die es erlaubt, die Zusatzkosten für die Elektrokomponente niedrig zu halten. Der Elektromotor ist mit 37 PS im Vergleich zu den 163 Diesel-PS relativ klein. Und er treibt nur die Hinterachse an. Die Verbindung mit den anderen Antriebskomponenten findet also nicht über Wellen und Kupplungen, sondern nur über Kabel statt. Zu schlicht gesagt bedeutet das: Peugeot muss hinten nur die passende Hinterachse mit dem Elektromotor einhängen, die Batterie unterbringen und den Stecker einstecken.

„Plug and play“ nennt das der Computer-Mensch von heute, und auch der weiß, dass das so einfach nicht ist. Dennoch bringt dieses System für die beiden Marken des PSA-Konzerns, also nicht nur für Peugeot, sondern auch für Citroen, einen bemerkenswert großen Vorteil. Jedes Modell, das zu dem Leistungsangebot dieses Antriebs passt, kann mit einem vergleichsweise kleinen Aufwand in ein Hybrid-Modell verwandelt werden. Gleichzeitig lässt diese Konfiguration mit den beiden angetriebenen Achsen jeden PSA-Hybrid auch gleich zum Allradfahrzeug werden.

Beim ersten Wintereinbruch dieses Jahres hatten wir Gelegenheit, den Allrad-Effekt auszuprobieren. In der Tat bewältigte der Zweitonner beim Anfahren auch extrem polierte Straßen und mäßige Schneewehen. Auf einer winterlichen Strecke erreicht der RXH aber natürlich nicht die Eigenschaften eines echten Allradlers. Aber die zusätzliche Unterstützung von hinten nimmt man als Nebeneffekt des Hybridantriebs gern mit.

Motor, Getriebe und Lenkung lassen sich über einen Drehknopf auf der Mittelkonsole einstellen: „Auto“, „Sport“, „4WD“ und „ZEV“ stehen zur Wahl. Unter „Auto“ benimmt sich der 508 sehr brav, nutzt auch die Start-Stopp-Automatik und rekuperiert recht stark. Der Tritt ins Gaspedal bleibt allerdings ohne große Folgen; der 508 RXH bewegt sich dann nur zäh.

Mit „Sport“ geht es dann schon flotter voran, wobei eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,8 Sekunden für eine Limousine dieser Klasse bestimmt nicht rekordverdächtig ausfällt. Aber der Motor reagiert fast ohne Verzögerung aufs Gaspedal, das Fahren insgesamt wird flotter. Dass auch in dieser Einstellung kein Fahrgefühl aufkommen mag, wie man es in der gehobenen Mittelklasse erwartet, liegt auch an der automatisierten Sechs-Gang-Schaltung mit ihren sehr langsamen und bei starker Beschleunigung harten Gangwechseln.

Uns haben die beiden Modi „Auto“ und „Sport“ zu einer paradoxen Verhaltensweise verführt. Da wir uns durch den Tritt in die Watte im Innenstadtverkehr zu Passivität genötigt sahen, wählten wir dort häufig „Sport“, obwohl der Hybrid im „Auto“-Modus doch gerade in der Stadt seinen Verbrauchsvorteil einfahren soll.

Im „ZEV“-Modus kann man rein elektrisch fahren, bis der Strom aus der Batterie zur Neige geht und der Diesel anspringt. Die Ladung der Nickel-Metallhydrid-Batterie reicht, um sich nachts geräusch- und abgasfrei ans eigene Heim heranzupirschen. Wenn man Glück hat, kann man sich am nächsten Morgen auch noch geräuschlos von dort entfernen. Wir haben es bei 50 km/h auf rund zwei Kilometer rein elektrischen Betrieb geschafft.

Alles in allem kam bei uns ein Verbrauch von 6,2 Litern Diesel heraus, ein Wert, den der Dieselmotor auf Strecke auch geschafft hätte, an dem er in der Innenstadt und im Stopp-and-go-Verkehr aber gescheitert wäre. Den Wert von 4,1 Liter für den Normverbrauch (nach EU-Norm) haben wir nicht erreicht, aber auf 5,5 Liter hätten wir sicher kommen können, wenn da nicht die Langstrecken gewesen wären, auf den der Diesel sein Bestes geben musste. Aber das größte Modell von Peugeot ist eben kein Auto für die

Kurzstrecke.

Der elektrische Teil des Antriebs eines 508 RXH wiegt 100 Kilogramm zusätzlich. Das ist vermutlich der Grund für die mit 415 Kilogramm nicht gerade üppige Zuladung. Wer die Heckklappe öffnet, findet dort einen sehr flachen Kofferraum vor, was wohl auch dem E-Antrieb geschuldet ist. Die Urlaubsreise mit vier Personen wird da trotz des Kombihecks zum Stauproblem. Dennoch präsentiert sich der Peugeot 508 RXH als bequemer Reisewagen mit gutem Raum- und Komfortangebot für vier Passagiere (fünf sind zulässig) sowie einem zeitgemäßen Angebot an elektronischen Helferlein und Sicherheitssystemen für den Einstiegspreis von 42 350 Euro. In dieser Fahrzeugklasse ein Schnäppchen? (ampnet/Sm)

Daten Peugeot 508 RXH

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,82 x 1,86 x 1,53

Motor: Vier-Zylinder-Diesel, 1997 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 120 kW / 163 PS bei 3850 U/min

Drehmoment: 300 Nm bei 1750 U/min

Elektromotor: 27 kW / 37 PS bei 2500 U/min

Drehmoment Elektromotor: 100 Nm, 200 Nm bei 1290 U/min

Maximales Drehmoment (System): 450 Nm

Batterie: Nickelmetallhydrid, 150 V bis 270 V, 5,5 Ah, 1,1 kW/h

Luftwiderstandsbeiwert: 0,31

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,1 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 107 g/km / Euro 5 (Effizienzklasse A+)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,8 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 213 km/h

Leergewicht / Zuladung: 1910 kg / 415 kg

Max. Anhängelast: 1100 kg

Wendekreis: 12,3 m

Räder / Reifen: 7,5J x 18 / 245/45 R 18

Kofferraumvolumen 400 l bis 1360 l

Basispreis: 42 350 Euro

Bilder zum Artikel:



Peugeot 508 RXH.



Peugeot 508 RXH.



Peugeot 508 RXH.



Peugeot 508 RXH.



Peugeot 508 RXH.



Peugeot 508 RXH.