Einfach ausgewogen

Mit dezenten optischen Retuschen und modifizierten Motoren hält Peugeot seinen kommoden Mittelklässler fit. Flottenmanagement war mit der 150 PS starken Limousine BlueHDI150 unterwegs.

Manchmal liegt die Würze nicht im Extrem, sondern genau in der Mitte. Beim Peugeot 508 bedeutet das 150 PS aus zwei Litern Hubraum. Das ist nämlich exakt die Leistung, mit der das Einsteiger-Euro 6-Dieseltriebwerk im Mittelklässler der Löwenmarke operiert. Und, das sei vorweggenommen, mehr Leistung braucht man nicht. Dank früh anliegender 370 Nm Drehmoment zieht der Fronttriebler kräftig durch und kann schaltfaul gefahren werden – was nicht heißt, dass die obligatorische Sechsgang-Box schwergängig zu bedienen wäre – ganz im Gegenteil. Hübsche Innenarchitektur mit wertig anmutenden Materialien sowie übersichtliche Instrumente verbinden das Schöne mit dem Nützlichen. Ein Headup-Display (378 Euro netto Aufpreis) rundet das Infotainment-Angebot ab. Und natürlich gehört auch ein großer TFT-Monitor in der Mittelkonsole zu den klassenüblichen Features.

Die Fahrgastzelle bietet viel Raum und jede Menge Komfort

Apropos klassenüblich: Die ausladende Limousine federt sanft und wird dem Anspruch des Komfort-Gleiters somit gerecht. Milde Töne aus Richtung Maschinenraum gestalten den Aufenthalt angenehm; hinzu kommen kommode Sessel, die auf Wunsch (1.512 Euro netto) auch mit feiner Rindshaut bespannt werden. Wer den kultiviert laufenden BlueHDI (Basispreis 26.344 Euro netto) wählt, bekommt übrigens eine umfangreiche Serienausrüstung, zu der Optionen wie Bluetooth-Freisprechanlage und Parksensoren gehören. Das Topmodell (29.201 Euro netto) wartet mit 17-Zoll-Alus, Navigationssystem sowie schlüssellosem Schließsystem auf. Digitalradio und das 500 W starke Soundsystem mit zehn Lautsprechern und digitalem Klangprozessor wollen mit 420 Euro netto extra bezahlt werden, und LED-Vollscheinwerfer kosten 1.084 Euro netto. Somit bleibt Peugeot fair in der Preispolitik.

Peugeot 508 BlueHDI150

Motor/Hubraum in ccm:	**Vierzyl.-Diesel/1.997**
kW (PS) bei U/min:	**110 (150) bei 4.000**
Drehmoment bei U/min:	**370 Nm bei 2.000**
Getriebe:	**6-Gang-Schaltung**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6/109 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**8,9/210**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**4,2 l/1.714 km (72 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**550/515-1.381**
Typklasse HP/VK/TK:	**21/23/25**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**k.A.**
Dieselanteil:	**k.A.**
Basispreis (netto):	**26.344 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**478,56/0,19 Euro**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Hubraum down, Power up!

Porsche ist auf dem Downsizing-Pfad unterwegs – auch der neue Cayenne GTS macht das deutlich. Aus dem Achtzylinder-Sauger wird ab sofort ein Sechszylinder-Turbo mit geringerem Spritverbrauch und höherer Leistung. Flottenmanagement hat das Luxus-SUV bereits ausprobiert.

Die Autohersteller sind von der europäischen Union zum Sparen verdammt. Die Währung: CO_2. Und auch die teuren Luxuslabels können sich diesem Trend nicht entziehen – also heißt es Maßnahmen ergreifen. Für die Porsche Cayenne-Baureihe bedeutet das weniger Zylinder: So muss der GTS künftig mit sechs Töpfen (statt acht) auskommen und erhält dafür zwei Turbolader sowie 20 Pferdchen mehr als Entschädigung. Und der Verbrauch sinkt signifikant von bisher 10,7 l (251 g CO_2/km) auf nunmehr 9,8 l (228 g CO_2/km). Nach einer ersten Proberunde in dem jetzt 440 PS starken SUV verfliegt die Trauer über zwei verlorene Kolben rasch. Dass der 2,1-Tonner angesichts der Power mächtig anschiebt und die meisten Verkehrsteilnehmer hinter sich lässt, leuchtet ein. Und wer „volle Kraft voraus“ anfordert, erlebt den 3,6-Liter-Doppelturbo eindrucksvoll fauchen – so gehört es sich.Der Innenraum ist wie gewohnt ordentlich verarbeitet und bietet ein hohes Maß an Individualisierungsmöglichkeiten. Der Kunde kann eine Vielzahl von Materialien wie diversen Hölzern sowie Polsterbezügen wählen. Ganz traditionell prangt in der Instrumentenmitte der große Drehzahlmesser und ein kleinerer Tacho daneben. Dennoch leidet die Ablesbarkeit darunter nicht, denn die Geschwindigkeit wird darüber hinaus auch in digitaler Form dargeboten. Das Bedienkonzept mit einer ausgewogenen Mischung aus Menü- und Tastensteuerung darf als gelungen bezeichnet werden. Trotz einer Fülle an Features findet man sich schnell zurecht. Allrad-Fans bekommen gegen 1.250 Euro netto eine Hinterachs-Differenzialsperre, und der Grundpreis für den sportiven Cayenne GTS (24 mm tieferes Fahrwerk) beziffert Porsche mit 82.480 Euro netto. Alte Porsche-Hasen wird‘s nicht schockieren.

Porsche Cayenne GTS

Motor/Hubraum in ccm:	**Sechszyl.-Otto/3.604**
kW (PS) bei U/min:	**324 (440) bei 6.000**
Drehmoment bei U/min:	**600 Nm bei 1.600-5.000**
Getriebe:	**8-Gang-Automatik**
Schadstoffklasse/CO_2-Ausstoß:	**Euro 6/228 g/km**
0-100 in sek/V-max. in km/h:	**5,1/262**
EU-Verbrauch/Reichweite:	**9,8 l/867 km (85 l)**
Zuladung kg/Ladevolumen l:	**755/670-1.780**
Typklasse HP/VK/TK:	**22/28/30**
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	**k.A.**
Dieselanteil:	**k.A.**
Basispreis (netto):	**ab 82.480 Euro**
Betriebskosten pro Monat/km**:	**1.796,64/0,72 Euro**

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Ausgeprägte Sportsitze halten den Passagier auch bei zügiger Kurvenfahrt in der Sitzmittelbahn