



Zur Abwechslung

Abseits vom automobilen Allerlei tun sich immer wieder Alternativen auf. Ganz neu dabei ist der Peugeot 408, der sich als limousinenartiges SUV-Coupé dem crossoverförmigen Cupra Formentor im Vergleichstest stellt. Beide treten hier mit **PLUG-IN-HYBRID-ANTRIEBEN** an, was sie teuer macht.

Ein extravaganter Look kostet häufig mehr. Deshalb lassen sich Peugeot und Cupra ihre Plug-in-Hybride 408 und Formentor mit mehr als 50 000 Euro vergolden. Immerhin ist in der GT-Topausstattung des 408 Hybrid 225 e fast alles drin, was Sie brauchen.

Für schnelleres Laden kann der 500 Euro teure 7,4-kW-On-Board-Lader gebucht werden. So hängt der 408 einphasig keine drei Stunden an der 22-kW-AC-Säule, um den 12,4-kWh-Akku vollzuladen – der Cupra (12,8 kWh) benötigt rund eine halbe Stunde länger.

Einen DC-Anschluss besitzen beide nicht. Da hilft es wenig, dass das beim VZ Tribe Edition ebenfalls serienmäßige Navi schneller mehr Ladestationen findet. Immerhin Stromern beide mit vollen Akkus im Test mehr als 50 km weit – das reicht für Alltagswege. Doch zurück zur Preispoli-

tik: Der Cupra-Testwagen bringt viel Nützliches wie den adaptiven Tempomaten oder die Dreizonen-Klimaanlage serienmäßig mit. Ja, auch der Spanier lässt sich weiter aufmöbeln. Aber was glänzt da kupferfarben hinter den matt lackierten 19-Zöllern? Richtig, die Sättel der 2640-

Euro-Brembo-Bremse. Und die zeigt durchaus Wirkung: Genau 35 Meter benötigt der Formentor mit kalter Anlage aus Tempo 100. Das sind fast zwei Meter weniger als beim 408. Dennoch nervt das unharmonische Pedalgefühl im Alltag noch mehr als das des Peugeot. ▶



CUPRA

Fotos: Achim Hartmann

UMSTANDSKRÄMERISCH
Infotainment-Screen mit unbeleuchtetem Lautstärke- und Temperatur-Slider direkt darunter



PEUGEOT

SPORTLICH federt der Formentor trotz DCC-Fahrwerk. Dank Brembo-Anlage verzögert er souverän. Den Ladeanschluss platziert Cupra vorn links. Nur auf der Fahrerseite sitzen Sie auf einem elektrisch verstellbaren Integrsitz mit ordentlichem Seitenhalt. Teils einfach wirkende Materialien

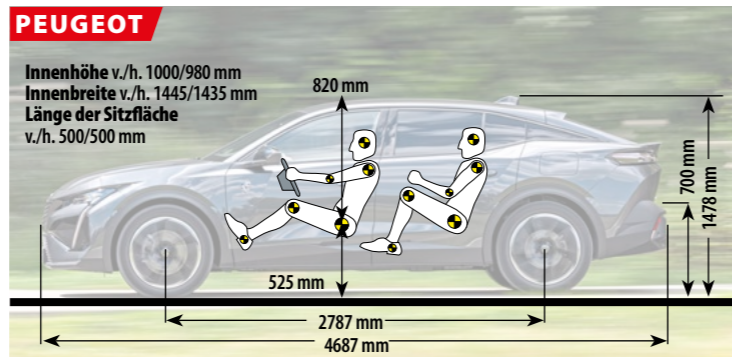
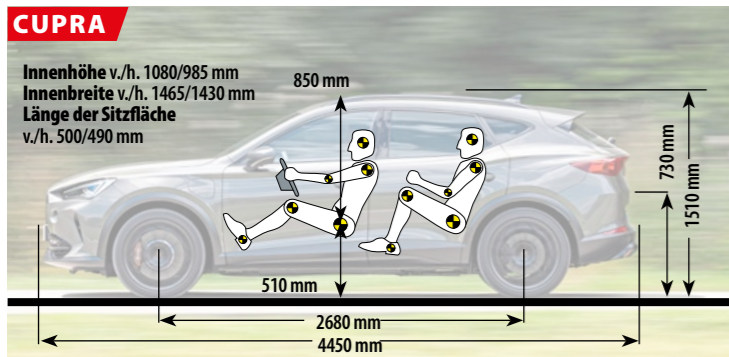
MARKENTYPISCH
Kleines Lenkrad im engen Cockpit, aber auch bequeme Massagesessel für 1400 Euro extra



KOMFORTABLER
federt der 408. Peugeot schmückt ihn mit 3-D-Anzeigen, einem tief platzierten Infotainment-Monitor samt Touch-Symboleiste und achtet mehr auf feine Materialien. Der Hybrid wirkt angestrender, je weiter Sie das Tempo steigern. Dazu schaltet die Automatik stets träge



FAHREN steht beim Formentor im Fokus. Das liegt auch am kräftigen Plug-in-Antriebsstrang. Peugeot trimmt das Fahrwerk mehr auf Komfort



BATTERIEPAKET und Tank nehmen den Unterboden des Kofferraums komplett ein. Die Ladekabel liegen stets im Weg



DAS LANGHECK stört die Rundumsicht und kostet viel Ladehöhe. Peugeot lackiert die hintere Stoßstange nicht mit



IM FOND nehmen Großgewachsene bequemer Platz – dank längerer Oberschenkelauflage und mehr Kopfraum



HINTEN freuen sich Mitfahrende über ordentliche Beinfreiheit sowie eine Mittelarmlehne. Nur an Kopffreiheit mangelt es

DATEN IM VERGLEICH

	CUPRA FORMENTOR 1.4 E-HYBRID VZ TRIBE EDITION	PEUGEOT 408 PHEV 225 E GT
ANTRIEB	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie
Motor		
Hubraum	1395 cm ³	1598 cm ³
Leistung bei Drehzahl	110 kW/150 PS 5000/min	132 kW/180 PS 6000/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	250 Nm 1550/min	250 Nm 1750/min
Leistung Elektromotor	85 kW	81 kW
Drehmoment Elektromotor	330 Nm	320 Nm
Systemleistung	180 kW/245 PS	165 kW/225 PS
Systemdrehmoment	400 Nm	360 Nm
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h	233 km/h
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	32 g/km	26 g/km
Kraftübertragung	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe	Sechsgang-DKG	Achtgangautomatik
KAROSSERIE		
Länge/Breite/Höhe	4450/1839/1510 mm	4687/1848/1478 mm
Radstand	2680 mm	2787 mm
Tankinhalt/Batteriekapazität	40 Liter/12,8 kWh	40 Liter/12,4 kWh
Kofferraum	345–1415 Liter	471–1545 Liter
Anhängelast/gebremst	750/1500 kg	750/1400 kg
Serienbereifung	245/40 R 19 W	205/55 R 19 V
Testwagenbereifung	245/40 R 19 W	205/55 R 19 V
Reifentyp	Bridgestone Turanza T005	Michelin e-Primacy
MESSWERTE		
Beschleunigung 0–100 km/h	6,8 s	8,4 s
Zwischenspur 60–100/80–120 km/h	3,2/4,1 s	4,2/4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	35,0 m	36,8 m
Innengeräusch bei 100/bei 130 km/h	70/72 dB(A)	67/71 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	1,5 Liter S + 15,9 kWh	1,2 Liter S + 14,4 kWh
Testverbrauch hybridisch	7,5 Liter S	7,7 Liter S
Testverbrauch elektrisch	21,1 kWh	21,3 kWh
Testverbrauch kombiniert	2,0 Liter S + 15,6 kWh	2,0 Liter S + 15,8 kWh
elektrische Reichweite	55 km	56 km
Achslast vorn/hinten	910/745 kg	968/763 kg
Leergewicht/Zuladung	1655/465 kg	1731/489 kg
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m	11,4/11,5 m
PREIS/KOSTEN		
Preis	51 337 Euro	50 900 Euro
Wertverlust ¹⁾	21 500 Euro	22 000 Euro
möglicher Rabatt ²⁾	23 %	7 %
Finanzierung ³⁾ Jahreszins	k. A.	k. A.
Leasing ⁴⁾		
Anzahlung/monatliche Rate	k. A.	k. A.
Abgasnorm	Euro 6d	Euro 6d
Steuer pro Jahr ⁵⁾	0 Euro	2 Euro
Versicherung HK/TK/VK	15/24/23	17/24/26
Haftpflicht (50% Prämie)	531 Euro	591 Euro
Teilkasko	657 Euro	657 Euro
Vollkasko (50% Prämie)	1316 Euro	1791 Euro
Fixkosten pro Jahr	1903 Euro	2384 Euro
Monatskosten ⁶⁾	951/352 Euro	1036/400 Euro
Kilometerkosten ⁶⁾	76,1/28,2 Cent	82,9/33,0 Cent
Ölwechselintervall	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/1 Jahr
Inspektionsintervall	60 000 km/4 Jahre	60 000 km/1 Jahr
Garantie	2/3 Jahre	2/3 Jahre
Technik/Lack	12 Jahre/unbegrenzt	12/2 Jahre
Durchrostung/Mobilität		

¹⁾ bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15 000 km/Jahr); ²⁾ laut MeinAuto.de; ³⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁴⁾ Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); ⁵⁾ steuerreduziert bis 2025; ⁶⁾ mit/ohne Wertverlust.

AUTO-URTEIL

	CUPRA	PEUGEOT
PLATZ	27	26
MAX. 50 PUNKTE		
Der Formentor ist innen spürbar großzügiger geschnitten als der lediglich nach Normlitern geräumigere 408. Beide haben keine Ladekabelablage.		
KOMFORT	30	33
MAX. 50 PUNKTE		
Peugeot achtet stärker auf Geräusch- sowie Federungskomfort und verwöhnt mit Massagesitzen. Im Cupra kühlt die Dreizonen-Klimaanlage.		
HANDHABUNG	18	16
MAX. 30 PUNKTE		
Grundsätzlich ist der Cupra mit zahlreichen Ablagen praktischer veranlagt. Beide sind gut bedienbar, doch die Infotainment-Systeme lenken ab.		
FAHRLEISTUNGEN	18	17
MAX. 20 PUNKTE		
Beim 0–100-Sprint und Zwischen-spurts fährt der Formentor einen deutlichen Vorsprung raus, den der 408 mit höherem Toppspeed kontert.		
FAHRVERHALTEN	44	36
MAX. 70 PUNKTE		
Kurven nimmt der kräftige Formentor freudvoller, weil die Lenkung feinfühlig agiert. Besserer Geradeauslauf und mehr Traktion beim 408.		
SICHERHEIT	43	35
MAX. 50 PUNKTE		
35 Meter Bremsweg aus 100 km/h mit kalter Brembo-Bremsanlage für den Cupra. Somit steht der Formentor fast eine halbe Wagenlänge vor dem Peugeot 408 mit Matrix-LED-Licht still.		
UMWELT	21	20
MAX. 30 PUNKTE		
Bei konsequenter Ladung lassen sich mehr als 50 Kilometer elektrische Reichweite sowie niedrige Verbräuche und CO ₂ -Emissionen erzielen.		
TESTERGEBNIS	MAX. 300 PUNKTE	
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Geländewagen und SUV		
201	183	
KOSTENWERTUNG	MAX. 150 PUNKTE	
26	22	
Zum ähnlich hohen Preis gibt's jeweils viel Ausstattung serienmäßig. Auch ohne Strom aus der Steckdose bleiben die Verbräuche moderat. Geringe Wiederverkaufschancen der komplexen Plug-in-Hybride resultieren auch aus kurzen Garantiezeiten.		
GESAMTERGEBNIS	MAX. 450 PUNKTE	
1. PLATZ	2. PLATZ	
227	205	
AUTO-FAZIT		
<i>Der Cupra fährt und bremst engagierter, ist praktischer veranlagt als der komfortable Peugeot. Beide sind sparsam – und teuer.</i>		



Ja, daran müssen Sie sich im 408 genauso gewöhnen wie an das kleine Lenkrad mit geringem Höhenverstellbereich vor dem weit zurückgesetzten, aufwendig inszenierten Instrumententräger. Peugeot gibt sich Mühe, mit fein vernähtem Leder und Alu-Elementen etwas Glanz in das dunkle Interieur zu bringen. Bei den Spaltmaßen sollten Sie aber nicht so genau hinschauen. Die Haptik der Kunststoffe wirkt, gemessen am Preis, wie übrigens auch im Cupra, nicht überall standesgemäß. Zudem organisiert der Cupra den Innenraum mit vielen Ablagen besser.

Peugeot: Die Form stört die Funktion

Trotz der Größenunterschiede – der 408 übertrifft den Cupra um mehr als 20 Zentimeter in der Länge – fühlt sich der Peugeot-Pilot von der Mittelkonsole eingeeignet. Hinten freuen sich Mitfahrende über mehr Beinfreiheit sowie eine Mittelarmlehne inklusive kleiner Durchlade. Nur an Kopffreiheit mangelt es. Blöd, denn die flache Dachlinie schränkt auch den Nutzwert im Heck ein. Zumal für dicke Ladekabeltaschen, wie im Formentor, kein Platz vorgesehen ist. Okay, Praktikabilität steht hier nicht im Fokus. Und Fahren? Nun, mit dem kleinen Lenkrad entkoppelt Peugeot den Fahrer nahezu vollständig von der Straße. Fahrdynamisch sind dem 408 enge Grenzen gesetzt: Ausgeprägtes Einlenkuntersteuern wird durch teils harsche ESP-Eingriffe korrigiert. Karosseriebewegungen beim Kurven führen leicht zu Seekrankheit in der zweiten Reihe, obwohl der Peugeot nicht weichgespült federt. Insgesamt rollt er jedoch gekonnter

über lange und kurze Wellen als der mit adaptiven Dämpfern ausgerüstete Cupra. Elektro- und Verbrennungsmotor arbeiten im Alltagsbetrieb meist harmonisch zusammen. Wie bei Plug-ins üblich, können Sie mit der Rekuperation herumspielen: hier via B-Taste statt Touchscreen. Zudem lädt der Benziner die Akkus nach, falls Sie die letzte Meile elektrisch fahren wollen. **Cupra: fahrdynamischer Alleinunterhalter** Der Formentor kann sich Energie ebenfalls aufbewahren, verwaltet die Reserven aktiv und schlägt seinem Fahrer sogar vor, genügend Strom für den Rückweg aufzusparen. Überhaupt geht der Cupra im Test einen Tick sparsamer mit fossilem Treibstoff um (hybridisch: 7,5 l/100 km; Peugeot: 7,7 l/100 km). Das klingt vernünftig. Doch eigentlich steckt im Spanier ein Entertainer: Aus der Mittelgale lenkt er recht spitz ein, zeigt aber weniger Karosseriebewegungen und wirkt insgesamt deutlich verbindlicher als der zu komfortorientierte Peugeot. Auf der Teststrecke sprintet er in unter sieben Sekunden auf 100 (Peugeot: 8,4 s). Und auch rein elektrisch hat er leicht die Nase vorn. Im Alltag können die Vorderräder die Power jedoch nicht immer verwerten. Schade, denn der Sechsgang-Doppelkuppler schaltet bereits in D-Stellung flotter, verfügt zusätzlich über einen noch zügigeren S-Modus, während die Achtgangautomatik im 408 vor allem den Einsatz bei Überholmanövern verschlafft. Somit ist das Ergebnis keine Überraschung, der Sieg geht klar an den Cupra. *Clemens Hirschfeld*