
Fahrvorstellung Peugeot e-Ludix: Erneuter Anlauf

Von Jens Riedel

Mit dem Scoot'elc gehörte Peugeot vor fast einem Viertel Jahrhundert bereits zu den Pionieren der Elektromobilität auf zwei Rädern. Aber auch dem 2011 erschienen e-Vivacity blieb die größere Verbreitung versagt. Nun sieht die mittlerweile zum indischen Mahindra-Konzern gehörende Marke die Zeit aber endgültig gekommen und ein wachsendes Marktsegment vor sich. Auch dabei knüpfen die Franzosen an die Vergangenheit an. Der Kleinkraftroller e-Ludix basiert auf dem von 2004 bis 2016 produzierten Ludix.

Dem Ludix war zwar in Deutschland kein allzu großer Erfolg beschieden, aber europaweit verkaufte er sich insgesamt über 230.000-mal. Auch wenn die Verantwortlichen bei Peugeot Motocycles (nicht mehr Peugeot Scooters) mit der Anlehnung an das ältere Modell den Retro-Trend beschwören wollen – das Design des Ludix kann sich nach wie vor sehen lassen und wirkt immer noch modern. Wenn man es nicht besser wüsste, könnte man meinen, es handle sich hier um ein komplett neues Modell.

Peugeot positioniert den e-Ludix klar als City-Roller, dessen Nutzer statistisch gesehen pro Tag allenfalls 30 Kilometer in der Stadt abspulen. Da sollte eine Reichweite von etwas über 40 Kilometern ausreichen, Peugeot spricht in der Pressemitteilung gar von „bis zu 50 km“, gibt im Datenblatt aber offiziell 42 Kilometer an. Für den täglichen Schulweg, die Fahrt ins Fitnessstudio oder zur nicht allzu weit entfernten Arbeitsstelle reicht das aber in der Regel so oder so. Zudem erleichtert Peugeot das Laden der Batterie. Der Wechsel-Akku lässt sich mit wenigen Handgriffen aus dem Fach unter der Sitzbank ziehen und mitnehmen. Er wiegt elf Kilogramm, verfügt über einen integrierten Tragegriff und soll an der normalen Steckdose in drei Stunden wieder zu 80 Prozent und in vier Stunden wieder voll geladen sein.

Das Ladegerät ist allerdings nicht im Roller eingebaut. Wer es mitnehmen möchte, der muss sich ein Topcase aus dem Zubehör bestellen oder es im Rucksack mitnehmen. Für Pendler bietet sich alternativ noch die Möglichkeit, am Zielort ein zweites Ladegerät zu deponieren. Es kostet 189 Euro. Schwerer dürfte da die Entscheidung für eine zweite Batterie als Reserve ausfallen. Sie schlägt einzeln mit 1440 Euro zu Buche und macht damit weit über ein Drittel der Anschaffungskosten des Fahrzeugs aus.

Die Rückbesinnung auf den Ludix spart Entwicklungskosten und bringt auch gleich noch den Vorteil geringen Gewichts mit. Der reine e-Ludix wiegt lediglich 77 Kilogramm (plus elf Kilo Batterie). Das bekommt der Fahrer vor allem in Form einer recht ordentlichen Leistungsausbeute zu spüren. Die 4 PS (2,5 kW) reichen da für ausreichende Beschleunigungswerte. Vor allem im Powermodus „Boost“, aber auch eine Stufe darunter in der Fahrstufe „Cruise“ vermittelt der E-Scooter durchaus eine gewisse Portion Fahrspaß, liefert er doch immerhin 35 Newtonmeter Drehmoment. Die Standard-Fahrstufe „Go“ bringt am Ende einige wenige Kilometer mehr. Die drei Hauptmodi können auch während der Fahrt gewechselt werden. Darüber hinaus verfügt der auf 14-Zöllern rollende e-Ludix über einen 2-km/h-Kriechgang, der sowohl vor- als auch rückwärts funktioniert. Dieser Rangiermodus hilft beispielsweise beim Verladen des Scooters, etwa auf den Heckträger eines Wohnmobils.

Die komplette Antriebseinheit inklusive des 4,4-Zoll-Displays stammt von Bosch. Es handelt sich statt um einen Drei- um einen Fünf-Phasen-Motor. Der 48-Volt-Akku – es gibt noch eine separate 12-Volt-Batterie für die Beleuchtungseinrichtung und die Hupe – hat eine Kapazität von 1,6 kWh. Er soll 1000 Ladezyklen oder 40.000 Kilometer halten, ehe die ursprüngliche Kapazität um 30 Prozent abnimmt. Die Rekuperation des e-Ludix hält sich in

Grenzen, die Motorbremse ist eher zurückhaltend ausgelegt. Im Schiebbetrieb leuchtet in der Regel einer von drei Balken der Rekuperationsanzeige auf, allenfalls einmal kurzfristig zwei. Die volle Energierückgewinnung stellt sich tatsächlich erst beim mechanischen Bremsen (vorne Scheibe, hinten Trommel) ein.

Am Mitteilungsbedürfnis des Cockpits gibt es nichts auszusetzen. Alle relevanten Daten über die Restkapazitäten sind stets im Blick, dazu kommen Tageskilometerzähler, Uhrzeit und Außentemperatur sowie Fahrmodi-Anzeige. Wer will, kann per einfachem Knopfdruck am linken Griff auch noch die aktuelle Fahrzeit, den durchschnittlichen Energieverbrauch pro Kilometer und die Durchschnittsgeschwindigkeit abrufen.

Der 45-km/h-E-Scooter ist soziustauglich, allerdings wirkt das Polster für den Mitfahrer etwas kurz. Und wie es um den Wetterschutz des schmal geschnittenen e-Ludix bestellt ist, ließ sich bei einer ersten Ausfahrt nicht wirklich klären. Das ohnehin nicht ausladende Beinschild verschlankt sich jedenfalls nach oben etwas, so dass Knie und Oberschenkel leicht im Wind (oder Regen) liegen. Das fällt im Stadtverkehr und bei den maximalen 45 km/h aber nicht unbedingt groß ins Gewicht. Zur Sicherheit hält das Zubehörprogramm eine Kniedecke bereit. Und auch einen Windschutz wird es geben.

Die Rückbesinnung auf ein bereits vorhandenes ehemaliges Modell und das Konzept des Ur-Ludix schlägt sich nicht zuletzt auch im Preis nieder. Mit 3500 Euro darf der kleine Stromer als durchaus attraktives Angebot gelten. Wählbar sind vier Farben. Den e-Ludix bietet Peugeot übrigens auch in einer einsitzigen Cargoversion für Lieferdienste an. Zudem soll in Kürze noch eine Sharingausführung mit zweiter Batterie und doppelter Reichweite sowie entsprechender Vernetzung auf den Markt kommen.

Der elektrifizierte Ludix ist erst der Anfang. Erklärtes Ziel der Marke ist es, in jedem Jahr ein weiteres Elektromodell auf den Markt zu bringen. So soll bereits in spätestens elf Monaten ein E-Scooter für die Leichtkraftradklasse (L3e) folgen, der 70 bis 85 km/h schnell sein dürfte. Und nicht mehr allzu fern dürfte auch die Rückkehr von Peugeot auf den Motorradmarkt sein – dann aber mit klassischem Verbrennungsmotor. (ampnet/jri)

Daten Peugeot e-Ludix

Motor: elektrisch
Batterie: Lithiumionen, 1,6 kWh, 48 Volt
Leistung: 2,5 kW / 4 PS
Drehmoment: 35 Nm bei 200 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h
WMTC-Normreichweite: 42 km
WMTC-Normverbrauch: 42 Wh/km
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Ladezeit: 4,0 Std.
Gewicht: 88 kg
Bereifung: 80/80-14 (v.), 100/70-14 (h.)
Preis: 3500 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



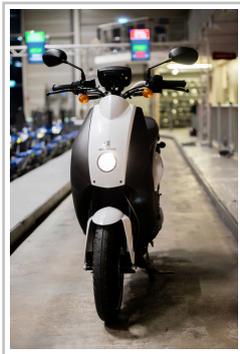
Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix: Batterie.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix: Ladegerät.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix: Ladegerät.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-Ludix.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-Ludix Cargo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot