
Fahrbericht Peugeot e-208 GT Pack: Surren statt Schnurren

Von Michael Kirchberger cen.

Peugeot gehört jetzt zu Stellantis. Und das Marken-Logo wurde vom braven Männchen-Macher zum zähnefletschenden Raubtier. Dabei will die Marke immer elektrischer werden und da ist eher Surren statt Schnurren angesagt und Gebrüll schon gar nicht. Der Kleinwagen 208 bekommt auf Wunsch Batterie und Elektromotor statt Tank und Benzin- oder Diesel, der Energievorrat soll ihn zu 330 Kilometer Reichweite befähigen. Das Spitzenmodell in der Ausführung GT Pack kostet 35.750 Euro, davon dürfen 9000 Euro Prämie abgezogen werden.

Der elektrische 208 ist technisch mit dem Opel Corsa-e identisch, optisch gibt es deutliche Unterschiede, Im Namen trägt der Peugeot das „e“ vorne, beim Corsa steht es hinten an. Den Innenraum des Franzosen dominiert das 3-D-i-Cockpit mit seinem tiefstehenden Lenkrad, auf die Instrumente, die tatsächlich einen bemerkenswerten 3D-Effekt bieten, blickt der Fahrer nicht durch, sondern über das Lenkrad. Eine gescheite Sitzposition findet sich im Corsa aber leichter. Dafür glänzt der e-208 in der Top-Ausstattung mit gefälligen Materialien im Interieur, schwarze Lederbezüge umhüllen die Armaturentafel, gelbe Ziernähte sorgen für Kontrast. Das Raumangebot vorne ist ordentlich, hinten geht es eng zu. Vor allem für Füße und Knie ist der Platz knapp. Der Kofferraum fasst mäßige 265 bis 960 Liter, die Ladekante steht beim Befüllen des Gepäckabteils im Weg.

Bei langsamer Fahrt in verkehrsberuhigten Zonen erschreckt der E-Peugeot Fußgänger und Fahrradfahrer, weil er sich beinahe lautlos anschleicht. Akustische Signale wie der Renault Zoe oder der Nissan Leaf lässt der e-208 nicht erklingen. Laut wird der ausschließlich viertürig angebotene Kleinwagen erst ab Tempo 100. Dann rauscht der Wind recht kräftig, beim abgeregelten Spitzentempo von 150 km/h müssen die Passagiere die Stimme anheben, um miteinander zu kommunizieren. Die Federung ist angenehm und nicht zu weich, die Lenkung vor allem in den ersten beiden von drei Fahrmodi aber zu leichtgängig und unpräzise.

Verwirrend ist außerdem die Bedienung. Das große Mitteldisplay liefert zwar gestochen scharfe Bilder, die vielen Untermenüs zu Steuerung der Assistenten und des Infotainments lenken jedoch erheblich vom Verkehrsgeschehen ab. Der Spurassistent kann zwar per Tastendruck kontrolliert werden, lässt sich aber nicht vollständig deaktivieren und nervt mit überflüssigen und teils unberechtigten Warnungen.

330 Kilometer Reichweite soll der fast 400 Kilogramm schwere Akku ermöglichen, maximal hat uns die Elektronik nach Beendigung des Ladevorgangs 310 Kilometer versprochen. Die schmolzen aufgrund kalter Außentemperaturen dahin wie Schnee in der Sonne, die Innenraumheizung fordert eben ihren Tribut. 270 Kilometer konnten wir mit einer Akku-Ladung zurücklegen. Bei knapp 100 Kilometern Restreichweite ging es für gut vier Stunden an eine öffentliche 22-kW-Ladestation. 38,07 kWh zum Preis von je 0,45 Euro wurden „getankt“. 17,42 Euro für etwa 170 Kilometer Fahrstrecke sind kein Sonderangebot.

Beim Fahren hält der e-208 dank des hohen und spontan anliegenden Drehmoments mühelos mit Stärkeren mit. 8,1 Sekunden für den Standardsprint werden als überaus flink empfunden, auch Überholvorgänge auf der Landstraße lassen sich im angemessenen Zeitrahmen absolvieren. (ampnet/mk)

Daten Peugeot e-208 GT Pack:

Länge x Breite x Höhe (m): 4,06 x 1,96 x 1,43
Radstand (m): 2,54
Motor: Synchron-Elektromotor
Leistung: 100 kW / 136 PS bei 3673–10.000 U/min
Max. Drehmoment: 260 Nm bei 300–3673 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.
Batteriekapazität: 50 kWh
Reichweite: 330 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17 kWh/100 km
Testverbrauch: 15,1 kWh
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Ladedauer: 5:15h (11 kW/Wallbox) 0:30h (100 kW Gleichstrom)
Batteriegewicht: 345 kg
Leergewicht / Zuladung: min. 1530 / max. 380 kg
Kofferraumvolumen: 265-960 Liter
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 205/45 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29
Wartungsintervalle: 20.000 km
Garantie: 24 Monate (Batterie 8 Jahre oder 160.000 km)
Basispreis: 35.750 Euro (-9000 Euro Prämie)

Bilder zum Artikel



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot
