
Fahrbericht Peugeot E-2008: Gestärkt in die zweite Hälfte

Von Walther Wuttke, cen

Halbzeit für den Peugeot 2008: Nach knapp 700.000 verkauften Einheiten, davon 75.000 als elektrische Version, bekommt das kompakte SUV eine gründliche Überarbeitung. Unter den Elektro-SUV gehört das Modell zu den erfolgreichsten in Europa. Damit das so bleibt, bekommt er – anders als die Verbrenner – eine Leistungssteigerung.

Wie das Topmodell 508 bekommt der 2008 eine neue Lichtsignatur an der Front, so dass jetzt drei vertikal verlaufende Lichtkrallen das neue Markenzeichen einrahmen. Auch am Heck wiederholt sich das Dreikrallen-Design der Marke, die den Löwen von Belfort in ihrem Wappen trägt. Die Frontpartie ist nun breiter und unterstreicht den Anspruch, in das höhere Segment seiner Klasse aufzusteigen.

Während sich bei den Verbrenner-Versionen die Leistungsdaten nicht verändert haben, kommt der elektrische 2008 deutlich stärker aus der Halbzeitpause. Die Leistung stieg von 136 PS (100 kW) auf 156 PS (115 kW), und die Batterie erhielt ebenfalls eine Leistungskur, so dass sie jetzt 54 kWh statt wie bisher 50 kWh leistet. Resultat ist eine größere Reichweite von 406 Kilometern (nach WLTP-Messverfahren) statt wie bisher 341 Kilometer. Die schwächere E-Version kann noch bestellt werden, wird aber in absehbarer Zeit aus dem Angebot verschwinden. Der Antrieb wird in Zukunft auch beim e-308 eingesetzt werden.

Das Design strahlt zwar eine gewisse Robustheit aus, doch einmal in Fahrt zeigt das nun – mit großen statt kleinem Buchstaben – E-2008 getaufte SUV seine typischen französischen Eigenschaften. Das Fahrwerk ist eindeutig in Richtung Komfort abgestimmt, verschweigt die meisten Unebenheiten der Infrastruktur. Die Lenkung ist präzise, die Sitze bieten einen guten Seitenhalt und die Geräuschentwicklung hält sich in angenehmen Grenzen.

Der Fahrer hinter dem kompakten, abgeflachten Lenkrad blickt auf das übersichtliche sogenannte i-Cockpit, das, so die Philosophie der Entwickler, ein Head-up-Display ersetzen soll. Im Zentrum platziert ist ein zehn Zoll großer Bildschirm, über den Navigation, Klimatisierung und die Konnektivität gesteuert werden. In Zukunft wird eine neue deutlich vergrößerte Version an Bord kommen, die sich wie ein Kokon um den Fahrer biegt.

Peugeot verspricht einen Verbrauch von 12,7 kWh. Auf einer ersten Ausfahrt über Landstraßen im südlichen Spanien meldete der Bordcomputer 16,0 kWh. An einer Schnellladesäule ist der E-2008 nach 35 Minuten zu 80 Prozent wieder aufgeladen.

„Bis Ende 2023 werden alle Peugeot-Modelle elektrifiziert sein. In den nächsten Jahren werden wir fünf vollelektrische Modelle auf den Markt rollen, und wir wollen die erste vollelektrische französische Marke werden“, erklärt Marketing- und Kommunikationsdirektor Phil York die Elektrostrategie der Marke. Die Preisliste für den E-2008 ist noch nicht ausgerechnet worden, doch werden für das Modell wahrscheinlich rund 40.000 Euro den Besitzer wechseln, wenn die Basis-Version Active gewählt werden. Daneben stehen noch die Varianten Allure und GT im Angebot.

Im nächsten Jahr wird die 2008-Palette zusätzlich um eine Version mit 48-Volt-Hybridtechnik (100 kW / 136 PS), die mit einem neuen elektrifizierten Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert ist, erweitert. Neben dem E-2008 verstärken nun auch der 3008 Hybrid und der 5008 Hybrid das elektrifizierte Angebot. Sie haben bereits das 48-Volt-System mit kleinem Elektromotor, der die sich während der Fahrt aufladende Batterie nutzt, um so zusätzliches Drehmoment zu erzeugen, was wiederum den Benzinverbrauch um 15 Prozent reduzieren soll. Im städtischen Verkehr rollten die beiden Modelle bei einer ersten Testrunde überwiegend elektrisch, und auf der Autobahn ermöglicht die Technik das sogenannte Segeln. Wenn

der Fuß bei einer Geschwindigkeit bis 145 km/h das Gaspedal verlässt, kann sich der Verbrennungsmotor abschalten.

Im kommenden Jahr werden die vollelektrischen Versionen des 5008 und 408 auf den Markt rollen. Das Topmodell 508 wird beim Wechsel auf die neue Stellantis-Plattform ebenfalls vollelektrisch vorfahren.
(cen/Walther Wuttke)

Bilder zum Artikel



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



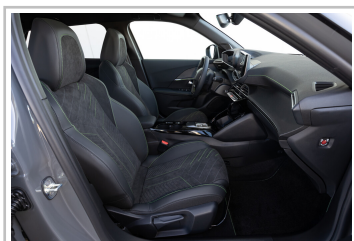
Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



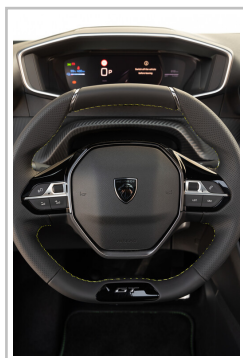
Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



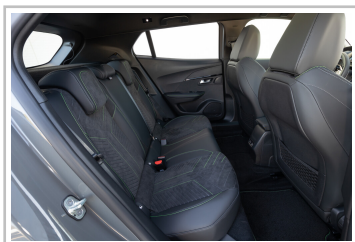
Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



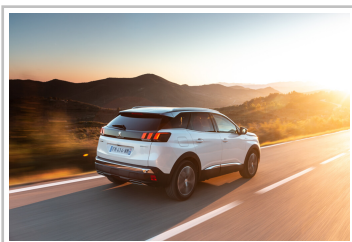
Peugeot E-2008 GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 3008 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 3008 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 5008 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 5008 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 5008 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 5008 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot



Peugeot 5008 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Peugeot
