- Elektro-Motor
- 69.780 €
- 170 kW/231 PS
- 516 km
- 21,5 kWh pro 100 km



Peugeot e-5008 230 Long Range GT Exclusive

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Die seit 2024 erhältliche dritte Generation des 5008 ist erstmals auch als Stromer erhältlich. Jetzt haben die Franzosen eine Long-Range-Variante des SUVs nachgeschoben, die über einen großen 97-kWh-Akku verfügt. Damit lassen sich nun größere Distanzen als mit den Ausführungen samt kleinerem Akku zurücklegen – im Test kommt der Stromer gute 515 km weit. Weniger überzeugen kann allerdings die Ladeleistung. Für den Standardhub von 10 auf 80 Prozent muss man rund 40 Minuten einplanen – so mancher Konkurrent mit leistungsfähigerer 800-V-Technik schafft dies in weniger als der Hälfte der Zeit. Bei den Fahrleistungen bleibt der Peugeot ebenfalls hinter den meisten Konkurrenten zurück. Der mit 170 kW/231 PS nicht sonderlich kräftige E-Motor an der Vorderachse hat mit dem Fahrzeuggewicht von mehr als 2,3 t durchaus seine Mühe. Dies ist verschmerzbar, da der e-5008 fahrdynamisch ohnehin keine großen Ambitionen hat. Das entspannte Gleiten liegt ihm hingegen bestens. Die ausgewogene Federung, das geringe Geräuschniveau sowie die bequemen Vordersitze samt Massagefunktion sorgen für einen angenehmen Fahrkomfort. Hinzu kommt der großzügige Innenraum. Auf 4,79 m Länge bietet der Franzose viel Platz, eine variabel nutzbare zweite Sitzreihe und serienmäßig sieben Sitze. Ganz hinten sitzen allerdings vor allem Kinder bequem. Dazu kommen eine gute Verarbeitung und ein hochwertig gestaltetes Interieur. Weniger punkten kann der Peugeot hingegen mit der geringen Anhängelast und der teils recht umständlichen Bedienung. Das i-Cockpit mit 21-Zoll-Panoramadisplay ist ein Blickfang, die Bedienung aber nicht durchweg gelungen. Insgesamt präsentiert sich das Topmodell der Baureihe als geräumiger, komfortabler und gut ausgestatteter Familien-Stromer, der sich seine Qualitäten mit einem Grundpreis von 63.350 Euro allerdings teuer bezahlen lässt.

✓ **wertiges Interieur, variabler Innenraum mit sieben Sitzen, hoher Fahrkomfort, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, großzügige Fahrzeuggarantie**

✗ **teils umständliche Bedienung, kein Frunk, nur durchschnittliche DC-Ladeleistung, geringe Anhängelast, hoher Preis**

ADAC Urteil

2,3	Autotest
3,3	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,3	Familie
4,0	Stadtverkehr
2,3	Senioren
2,6	Langstrecke
2,6	Transport
2,9	Fahrspaß
2,8	Preis/Leistung

Konkurrenten

BMW iX3, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, Volvo EX60, VW ID.4

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,5 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

1,8 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,4 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,5 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

2,3 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

2,9 Umwelt 10

Verbrauch 10
Umwelteinfluss 11

3,3 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 12

Eigenschaften des Elektroantriebs 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

ADAC © ADAC e.V.

2,4 Karosserie

1,9 Verarbeitung

✓ Peugeot hat sich in den letzten Jahren einen guten Ruf bei der Verarbeitungsqualität erarbeitet und auch der neue e-5008 wird diesem gerecht. Das Mittelklasse-SUV überzeugt mit seiner sorgfältig verarbeiteten Karosserie, die mit gleichmäßigen und gleichzeitig schmalen Spaltmaßen aufwartet. Die Türen fallen satt ins Schloss und der Schwellerbereich – und damit auch das Hosenbein – bleibt dank der zusätzlichen Dichtlippen auch bei Regen sauber. Anzukreiden ist ihm lediglich die fehlende Türrahmenverkleidung innen.

Auch das Interieur weiß mit seiner guten Verarbeitung zu gefallen. Die Anbauteile sind passgenau eingefügt und sitzen fest, alles wirkt solide und wertig. Dazu trägt auch die ordentliche Materialqualität bei, die sich allerdings lediglich auf Klassenniveau befindet. Will heißen: In der ersten Reihe sind die Türen und das Armaturenbrett zumindest im oberen Bereich mit geschäumtem Kunststoff verkleidet. Im Gegensatz zum kleineren 3008 sind die vorderen Dachsäulen mit Stoff bezogen. Schicke, allerdings auch fingerabdruck- und kratzeranfällige Pianolackflächen sowie reichlich Stoffeinsatz an Armaturenbrett, Türen und Mittelkonsole sorgen für ein wertiges und wohnliches Ambiente. Wie schmutzanfällig und pflegebedürftig der hellgraue Stoff auf Dauer ist, lässt sich anhand des jungen Testwagens nicht sagen. Ohne wirksamen Polsterreiniger dürfte man auf Dauer aber wohl kaum auskommen.

Der komplette Unterboden ist verkleidet. Dies dient nicht nur dem Schutz, auch die Aerodynamik profitiert von der glattflächigen Verkleidung. Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfeder auskommen, die das Öffnen erleichtern und das umständliche Einfädeln des Haltestabes hinfällig machen würde.

3,1 Alltagstauglichkeit

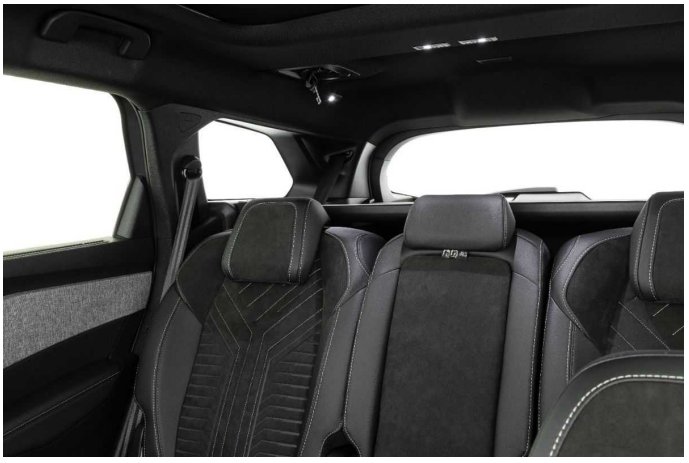
Der serienmäßig siebensitzige e-5008, der aufpreisfrei auch als Fünfsitzer zu haben ist, punktet mit guten Transportfähigkeiten. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt ordentliche 594 kg. Für fünf Personen samt Gepäck reicht das problemlos aus, bei voller Besetzung mit sieben Erwachsenen bleibt allerdings kaum Spielraum für zusätzliches Gepäck. Dachlasten sind bis 80 kg erlaubt, eine praktische Dachreling ist serienmäßig. Die Stützlast der abnehmbaren Anhängerkupplung beträgt ebenfalls 80 kg, sodass sich auch zwei E-Bikes samt Fahrradträger transportieren lassen. Die Anhängelast fällt mit 1.000 kg (gebremst) beziehungsweise 750 kg (ungebremst) allerdings gering aus.

Die netto 97 kWh große Batterie ermöglicht auf dem Rollenprüfstand des ADAC eine Reichweite von rund 515 km. An einer DC-Schnellladestation erreicht der e-5008 mit seiner 400-V-Spannungslage laut Hersteller eine maximale Ladeleistung von 160 kW, womit der Franzose im Vergleich zu zahlreichen Konkurrenten mit 800-V-Technik deutlich ins Hintertreffen gerät. Der Ladevorgang von 10 auf 80 Prozent dauert im Test selbst unter idealen Bedingungen lange 41 Minuten – das ist zu viel für ein E-Auto dieser Preisklasse. Die Batterie lässt sich für eine möglichst hohe Ladeleistung manuell vorkonditionieren, eine automatische Aktivierung bei Eingabe eines Schnellladers als Navigationsziel bietet der Stromer hingegen nicht. An einer AC-Ladesäule lädt der Peugeot serienmäßig mit bis zu 11 kW, eine vollständige Ladung dauert rund zehn Stunden. Gegen 800 Euro Aufpreis ist auch ein 22-kW-Onboard-Lader erhältlich, der bidirektional laden kann und damit V2L-fähig (maximal 3,6 kW) ist. Wenig praktisch ist der hinten links angeordnete Ladeanschluss. Beim Längsparken benötigt man daher ein langes Ladekabel (ab Werk 6 m), zudem kann die weit aufschwenkende Ladeklappe in die Fahrbahn hineinragen und dadurch insbesondere für Radfahrer zum Hindernis werden.

✗ Mit 4,79 m Länge und 2,12 m Breite einschließlich der Außenspiegel macht sich der Franzose ordentlich lang und breit – der e-5008 ist eine stattliche Erscheinung. Erschwerend kommt vor allem innerorts der recht große Wendekreis von 11,8 m hinzu.

Für den Pannenfall hat der e-5008 lediglich ein Reifenreparaturset an Bord. Ein Ersatz- oder Notrad ist ebenso wenig erhältlich wie ein Wagenheber oder Radmutternschlüssel.

2,8 Licht und Sicht



Im Peugeot e-5008 ist die Rundumsicht insgesamt nur ausreichend. Praktisch sind die weitgehend versenkbaren Kopfstützen im Fond, die die Sicht nach hinten erleichtern.

✓ Der Peugeot e-5008 GT Exclusive ist serienmäßig mit adaptiven Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Im Gegensatz zum einfachen Eco-LED-System der Basisversion, dessen Fahrbahnausleuchtung fleckig und streifig ausfällt, überzeugt die höherwertige Ausführung mit einer hellen und homogenen Lichtverteilung. Neben der adaptiven Lichtverteilung und dem Abbiegelicht verfügt das Lichtsystem auch über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann. Positiv: Die Franzosen binden die Heckleuchten in das Tagfahrlicht mit ein, wodurch das Fahrzeug auch von hinten jederzeit bestens zu sehen ist. Etwa auch

© ADAC e.V.

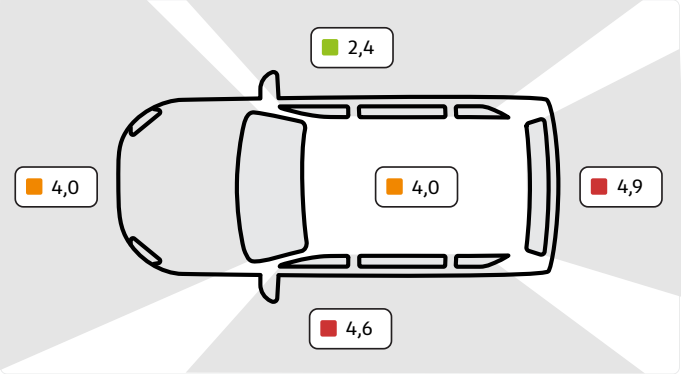
dann, wenn man bei Nebel vergessen hat, manuell das Abblendlicht einzuschalten. Leider verzichtet Peugeot wie inzwischen die meisten Hersteller auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Sie könnte die eigene Sicht verbessern und gleichzeitig die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer reduzieren.

Das SUV bringt in der Topausstattung Parksensoren vorn und hinten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem samt Reinigungsdüse für die Rückfahrkamera serienmäßig mit. Einen automatischen Parkassistenten bietet Peugeot hingegen nicht an.

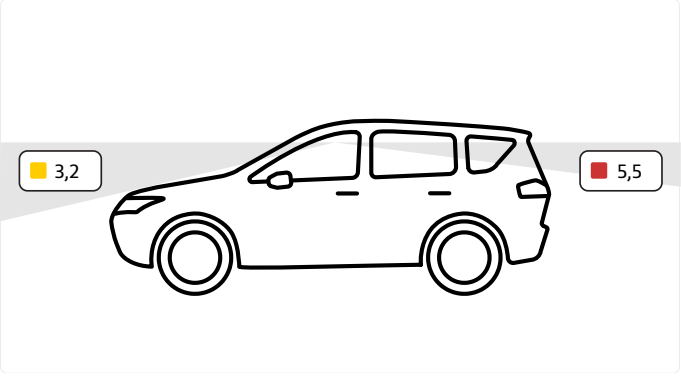
Während der Innenspiegel ab Werk automatisch abblendet, ist diese bei Dunkelheit nützliche Funktion für die Außenspiegel nicht verfügbar. Zudem fehlt ihnen ein asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde.

✕ Bei der Rundumsicht schneidet der Peugeot e-5008 nur ausreichend ab. Hier fordert die gefällig gestaltete Karosserie mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen ihren Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden schränken die Sicht ein, sodass sich unmittelbar vor oder hinter dem Fahrzeug befindliche Kleinkinder und Gegenstände vom Fahrerplatz aus kaum erkennen lassen.

Die auffallend kleinen Lichtaustrittsflächen des serienmäßigen LED-Linsensystems erzeugen ein sehr konzentriertes Licht, das beim direkten Hineinsehen als besonders grell empfunden werden kann.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,0 Ein-/Ausstieg

✓ Der Ein- und Ausstieg gelingt im Peugeot e-5008 dank der erhöhten Sitzposition (Sitzfläche 60 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) recht bequem. Allerdings ragt das Armaturenbrett weit in den Innenraum, zudem erfordert der hohe Schweller einen kräftigen Schritt nach oben. Der serienmäßige Komforteinstieg, bei dem der Fahrersitz automatisch zurückfährt, erleichtert das Ein- und Aussteigen. In der zweiten Reihe stören ebenfalls der hohe Schweller und der im Fußbereich recht schmale Türausschnitt. Deutlich beschwerlicher gestaltet sich der Zugang zur dritten Sitzreihe. Zwar lassen sich die Sitze der zweiten Reihe als Einstiegshilfe nach vorn schieben und klappen, dennoch ist der Zugang äußerst beengt und praktisch nur Kindern zuzumuten. Die Türen öffnen weit und werden auch an Steigungen sicher offen gehalten – vorn in drei, hinten in zwei Positionen. Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem entriegelt den e-5008 automatisch bei Annäherung und verriegelt ihn beim Entfernen – beide Funktionen lassen sich auch deaktivieren. Allerdings fehlen Zugangssensoren an der Beifahrertür und an den hinteren Türen. Nachts sorgt die Umfeldbeleuchtung samt LED-Spots in den Außenspiegeln für bessere Sicht. Praktisch sind der fehlende Mitteltunnel im Fond sowie die vier Haltegriffe am Dachhimmel für die ersten beiden Sitzreihen.

✕ Der Komfortzugang ist unzureichend gegen unberechtigten Zugriff abgesichert. Nähere Informationen hierzu finden sich unter www. adac.de/keyless.

2,4 Kofferraum-Volumen

✓ Der Gepäckraum fasst 445 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 665 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 14 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 765 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.315 l Volumen verfügbar. Sind die beiden Sitze in der dritten Sitzreihe aufgestellt, beschränkt sich das Ladevolumen dahinter auf bescheidene 120 l. Unter dem Kofferraumboden gibt es einen 65 l großen Stauraum, in dem beispielsweise das Ladekabel Platz findet – einen praktischen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk) hat der Stromer leider nicht zu bieten.

© ADAC e.V.



Man muss sich entscheiden: Entweder nutzt man die ausklappbaren Sitze in der dritten Reihe oder das große Kofferraumvolumen – beides geht nicht.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ In der Ausstattungsvariante GT Exclusive öffnet und schließt die Kofferraumklappe elektrisch betätigt. Neben der Betätigung per Taste an der Heckklappe, am Armaturenbrett und auf dem Fahrzeugschlüssel ist dies auch per Fußschwenk unter die Heckklappe möglich. Die Stehhöhe unter der Heckklappe beträgt mäßige 1,87 m. Es gibt die Möglichkeit, die Öffnungshöhe zu reduzieren, was beispielsweise in flach bauenden (Tief-)Garagen erforderlich sein kann.

Der Ladeboden befindet sich auf dem Niveau der Ladekante, was das Entladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ergibt sich eine ebene Ladefläche, was besonders beim Beladen mit langen Gegenständen von Vorteil ist. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, zudem ist die Ausleuchtung mit drei Lampen ausgesprochen gut. Praktisch: Der e-5008 hat im Kofferraum eine 12-V-Steckdose, mit der man beispielsweise eine Kühlbox mit Strom versorgen kann.

✗ Für das Laderaumrollo gibt es im ausgebauten Zustand keine Verstaumöglichkeit. Nervig: Das eingefahrene Rollo lässt sich an den beiden Halterungen an den D-Säulen nur mit Geschick einfädeln.



Die elektrisch betätigte Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, sie dürfte aber weiter öffnen. Die Ladekante liegt mit 81 cm ziemlich hoch, geht aber nahtlos in die Ladefläche über.

2,3 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehnen der zweiten Reihe lassen sich dreigeteilt umklappen. Die Entriegelung erfolgt vom Fahrgastraum aus unten an der Lehne. Anschließend fallen die Lehnen federvorgespannt selbstständig um. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Hinderlich ist lediglich der Mittelgurt, der nicht an der Lehne geführt, sondern oben am Dachhimmel angeschlagen ist. Das Umklappen und Aufstellen der beiden Sitze in der dritten Reihe geht ebenfalls einfach von der Hand – sie lassen sich platzsparend zusammenklappen und im Fahrzeugboden verstauen.

Der Kofferraum geizt mit Ablagemöglichkeiten. Wir vermissen praktische Seitenfächer und Taschenhaken. Immerhin gibt es einen 65 l fassenden Stauraum unter dem Ladeboden.

✗ Leider bietet der e-5008 keinen Frunk unter der Fronthaube, in dem sich das Ladekabel verstauen lässt und dort jederzeit problemlos zu erreichen ist.

2,5 Innenraum

3,1 Bedienung

Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot seit Jahren einen eigenen Weg. Im e-5008 kommt die neueste Generation des sogenannten i-Cockpits zum Einsatz. Das 21 Zoll große Curved-Panoramadisplay vereint Kombiinstrument und Zentralmonitor unter einer gemeinsamen, leicht gekrümmten Oberfläche. Das Kombiinstrument befindet sich wie gewohnt oberhalb des ungewöhnlich kleinen und tief positionierten Lenkrads, wodurch die Blickabwendung von der Fahrbahn reduziert wird. Das hochauflösende Panoramadisplay überzeugt mit schicker Grafik, guter Ablesbarkeit und schnellen Reaktionen. Allerdings wird der linke Bereich des Touchscreens teilweise vom Lenkrad verdeckt. Wenig überzeugend ist die Menüstruktur: Die Bedienebenen sind nicht klar gegliedert, Fahrzeug- und Assistenzsystemeinstellungen finden sich an unterschiedlichen Stellen, für die man zudem lange scrollen muss. Zwar lassen sich über das zusätzliche i-Toggles-Touchfeld häufig genutzte Funktionen als Schnellzugriffe hinterlegen, ein übergeordnetes Kontrollzentrum fehlt jedoch. Besonders viel Kritik verdient die Klimabedienung. Peugeot verzichtet auf ein separates Bedienteil und verlagert sämtliche Einstellungen auf den Touchscreen. Die Temperaturwahl erfolgt über Touchflächen statt über einen ergonomisch günstigen Drehregler. Auch

© ADAC e.V.

Gebläsestärke und Luftverteilung lassen sich nur über berührungsempfindliche Schaltflächen einstellen, detailliertere Anpassungen erfordern stets den Wechsel ins Klimamenü. Die häufige Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen führt zu erheblichem Ablenkungspotenzial.

Das digitale Kombiinstrument bietet verschiedene Ansichten, darunter auch eine großformatige Darstellung der Navigationskarte. Ein separates Head-up-Display ist nicht erhältlich, dessen Aufgabe soll das hoch positionierte Kombiinstrument übernehmen. Das Multifunktionslenkrad hat uns hingegen weniger überzeugt: Die Tasten lassen sich haptisch schlecht voneinander unterscheiden. Dadurch kommt es selbst nach längerer Eingewöhnung immer wieder zu Fehlbedienungen. Der kleine Getriebewählhebel sitzt ungewohnt rechts neben dem Lenkrad und ist bei Dunkelheit mangels Beleuchtung schlecht zu finden. Auch die Lichtbedienung überzeugt nicht vollständig: Der Lichtschalter ist unbeleuchtet, die Einstellung der Fernlichtautomatik muss umständlich über das Fahrzeugmenü vorgenommen werden. Weitere Kritikpunkte: Der weit unten platzierte Warnblinkschalter erfordert eine deutliche Blickabwendung. Zudem bietet der Bordcomputer lediglich zwei Speicher, die nur manuell zurückgesetzt werden können. Wünschenswert wären weitere Speicher für die aktuelle Fahrt sowie ab dem letzten Ladevorgang.



Peugeot setzt beim e-5008 auf das weiterentwickelte i-Cockpit mit einem hoch positionierten Display und tief stehendem Lenkrad. Die Tasten des Multifunktionslenkrads lassen sich nicht sonderlich treffsicher bedienen, zudem vermissen wir eine separate Klimabedieneinheit. Ambiente und Materialauswahl haben hingegen Premiumniveau.

2,0 Multimedia

✓ Der Peugeot e-5008 GT Exclusive bietet eine umfangreiche Multimediaausstattung. Ein Radio mit analogem und digitalem Empfang (DAB+) sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Audiostreaming sind serienmäßig. Apple CarPlay und Android Auto lassen sich kabellos nutzen. Als eines der wenigen Modelle kann der Peugeot auch die Navigationskarte von Apple Karten im Kombiinstrument darstellen. Das serienmäßige Navigationssystem bietet Echtzeitverkehrsinformationen und eine Routenplanung mit Ladestoppberechnung. Die vernetzten Navigationsdienste sind vier Jahre kostenlos nutzbar. Für Smartphones stehen vier USB-C-Anschlüsse zur Verfügung, jeweils zwei vorn und hinten. Die induktive Ladeschale ist ebenfalls serienmäßig, allerdings wird das Smartphone mangels Kühlung beim Laden sehr warm. Weniger überzeugend ist das Soundsystem mit lediglich sechs Lautsprechern – das ist für ein Fahrzeug dieser Preisklasse wenig. Ein hochwertigeres Soundsystem bietet Peugeot aktuell nicht an. Über die MyPeugeot-App lassen sich verschiedene Fahrzeugfunktionen aus der Ferne steuern, darunter die Ladeplanung und die Vorklimatisierung des Innenraums. Auch Softwareaktualisierungen per Over-the-Air-Update und die Einrichtung individueller Nutzerprofile sind möglich.

© ADAC e.V.

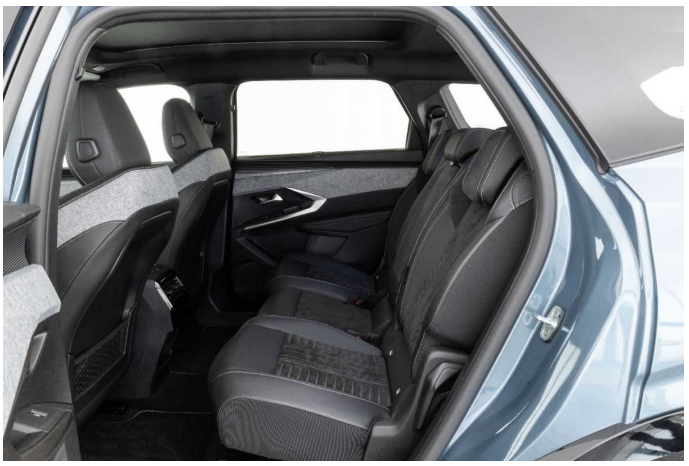
1,8 Raumangebot vorn

✓ Das Mittelklasse-SUV stellt den vorderen Insassen reichlich Platz zur Verfügung. Selbst 2,0 m große Menschen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor, wobei die Kopffreiheit durch das optionale Panoramaschiebedach des Testwagens etwas geschmälert wird. Breit genug ist der Innenraum vorn ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Beeinträchtigt wird das Raumgefühl allerdings durch den stets dunklen Dachhimmel, die wuchtige Mittelkonsole sowie die hohe Fensterlinie. Bei Dunkelheit sorgt die serienmäßige Ambientebeleuchtung dafür, dass der Innenraum tiefer und damit größer wirkt.

2,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden in der zweiten Sitzreihe 1,85 m große Mitfahrer genug Platz vor. Limitierender Faktor ist dabei die Kopffreiheit, die auch im Fond wegen des optionalen Glasschiebedachs etwas geringer ausfällt als beim Modell mit fest verbautem Dach. Die Beinfreiheit hingegen fällt üppig aus und würde auch für 2,05 m große Mitfahrer ausreichen.

Selbst in der dritten Reihe kommen Erwachsene unter, erst ab 1,80 m Größe nimmt man Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Die Beinfreiheit würde sogar für 1,90 m große Personen ausreichen. Die Innenbreite ist in Reihe zwei und drei ausreichend bemessen und trägt ebenso wie die großen Fensterflächen zum angenehmen Raumempfinden bei.



In der zweiten Reihe bietet der e-5008 gute Platzverhältnisse. In Reihe drei geht es etwas beengter zu, vor allem aber ist der Zustieg sehr beschwerlich.

1,9 Innenraum-Variabilität

In puncto Innenraumvariabilität kann der e-5008 mit seinem flexiblen Innenraum punkten. Er ist serienmäßig mit fünf Einzelsitzen im Fond ausgestattet, auf Wunsch lassen sich die beiden ausklappbaren Sitze in der dritten Reihe auch aufpreisfrei abbestellen. Die Lehnen der zweiten Reihe lassen sich einzeln umklappen und in der Neigung verstellen, zudem können die Sitze in Längsrichtung verschoben werden. Die beiden Sitze in Reihe drei lassen sich platzsparend zusammenklappen und verschwinden im Fahrzeugboden. Ausbauen lassen sie sich im Gegensatz zum Vorgängermodell jedoch nicht mehr.

Vorn gibt es zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen sogar Einliter-Flaschen auf. Zudem gibt es ein Brillenfach am Dachhimmel. Auch für die Fondinsassen stehen genügend Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die Türfächer sind ausreichend groß, an den Vordersitzen befinden sich praktische Lehnentaschen und es gibt nützliche Jackenhalter. Zudem bringt der e-5008 eine Mittelarmlehne samt zweier Becherhalter mit. In der dritten Reihe gibt es zumindest zwei Becherhalter. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet und sogar mit Filz ausgekleidet.

1,8 Komfort

2,4 Federung

✓ Der Peugeot e-5008 ist stets mit einem Stahlfederfahrwerk samt konventionellen Dämpfern ausgerüstet. Vorn finden sich in dieser Klasse übliche McPherson-Federbeine. Im Gegensatz zum mildhybridisierten 5008 kommt bei der Elektroversion hinten keine simple Verbundlenkerachse, sondern eine aufwendigere Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz.

Der Franzose bietet auch ohne adaptive Dämpferregelung einen überzeugenden Federungskomfort. Bereits innerorts spricht das Fahrwerk sensibel an, und das trotz der großen 20-Zoll-Serienbereifung. Auch auf der Landstraße und der Autobahn überzeugt das Schluckvermögen. Der Aufbau des e-5008 liegt merklich ruhiger als der des kleineren e-3008 – hier wirken sich die softere Abstimmung sowie der längere Radstand positiv aus. Selbst Geschwindigkeitshügel schluckt der Peugeot bemerkenswert gelassen und auch Kopfsteinpflaster dringt nur gut gedämpft zu den Insassen durch.

1,9 Sitze

✓ In der getesteten Ausführung GT Exclusive bringt der e-5008 vielfältig elektrisch einstellbare Vordersitze serienmäßig mit. Sie bieten eine Neigungsverstellung für die Sitzfläche, die sich zudem manuell ausziehen lässt. Auch einstellbare

© ADAC e.V.

Seitenwangen sowie eine Massagefunktion gehören zum Funktionsumfang. Die AGR-zertifizierten ("Aktion gesunder Rücken") Sitze vereinen Bequemlichkeit mit kräftigem Seitenhalt und bieten einen guten Langstreckenkomfort, auch wenn wir längsverstellbare Kopfstützen sowie höhenverstellbare Gurte vermissen.

Die äußeren Rücksitze der zweiten Reihe sind gut konturiert und bieten eine ausreichende Oberschenkelauflage. Die Sitzposition ist bequem, woran auch die ausklappbare Mittelarmlehne sowie die anpassbare Lehnenneigung beitragen. Der Mittelsitz ist hingegen merklich schmaler geschnitten und bietet weniger Konturierung. Die beiden ausklappbaren Sitze in Reihe drei sind ausreichend groß und zumindest die Lehne ausreichend konturiert. Allerdings muss man die Beine sehr stark anwinkeln und die Armauflagen in den Seitenwänden bestehen aus hartem Kunststoff – an den Sitzkomfort "waschechter" Siebensitzer reicht der e-5008 nicht heran.

1,9 Innengeräusch

✓ Der e-5008 bietet selbst für ein E-Auto einen auffallend guten Geräuschkomfort. Dem Testwagen kommen zudem die Verbundglas-Seitenscheiben vorn zugute, die Bestandteil des Air-Pakets sind. Besonders die Fahr- und Antriebsgeräusche fallen erfreulich niedrig aus. Vom Antrieb ist, wie bei Stromern üblich, kaum etwas zu vernehmen. Das SUV verkneift sich zudem im Gegensatz zu manchem E-Auto störende Frequenzen bei hoher Last oder beim Rekuperieren. Auch die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten trotz des Glasschiebedachs nur im üblichen Rahmen zu. Bei Tempo 130 zeigt das Messinstrument lediglich 65,0 dB(A) an und belegt damit den guten Geräuscheindruck.

1,0 Klimatisierung

✓ Die Elektro- und Plug-in-Hybridvarianten des Peugeot 5008 sind mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, wohingegen die übrigen Verbrennervarianten eine Zweizonen-Klimaautomatik besitzen. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Die Luftaustritte oben, mittig und unten können einzeln ausgewählt werden, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Passagiere bietet der e-5008 Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen, getönte Scheiben ab der B-Säule sowie ausziehbare Rollos für die Seitenscheiben der Fondtüren. Beheizbare Vordersitze sind beim e-5008 GT Exclusive ebenso serienmäßig an Bord wie eine Lenkradheizung und beheizbare äußere Sitze in der zweiten Reihe. Und für die heißen Tage bringt der Stromer in der höchsten Ausstattungsstufe sogar belüftete Vordersitze mit. Praktisch: Wie bei Stromern üblich, bietet der e-5008 eine Standklimatisierung, dank der man den Innenraum vor Fahrtbeginn auf einen vorgewählten Wert kühlen oder erwärmen kann. Die mittels feiner Drähte beheizbare Windschutzscheibe gibt es leider nur im Winter-Paket, das automatisch Ganzjahresreifen mit sich bringt – schwer nachzuvollziehen, was sich Peugeot dabei gedacht hat.

✗ Leider hat Peugeot sich beim 5008 die Drehrädchen an den Lüftungsdüsen gespart, mit denen sich die Luftmenge unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt.

1,4 Antrieb

1,7 Fahrleistungen

✓ Der Elektromotor leistet bis zu 170 kW/231 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 345 Nm. Wer sich davon sportliche Fahrleistungen verspricht, dürfte im Fahrbetrieb eher enttäuscht sein. Die meisten Konkurrenten in dieser Preisklasse sind deutlich stärker motorisiert und beschleunigen merklich vehementer. Auch wenn sich der 2,3 t schwere Stromer vergleichsweise behäbig anfühlt, fallen die Messwerte absolut betrachtet dennoch gut aus: Von 60 auf 100 km/h benötigt der e-5008 4,5 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,8 s.

Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Peugeot mit mäßigen 9,6 s an. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 170 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur

✓ Der Motor beschleunigt aus dem Stand weg ausreichend kräftig und gibt seine Leistung gleichmäßig sowie gut dosierbar ab. Der e-5008 liefert hier eine gute Vorstellung ab, zumal darüber hinaus keinerlei Vibrationen zu vernehmen sind.

1,2 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Stromer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell.

✗ Die Rekuperationsstufen lassen sich einfach über die Schaltwippen am Lenkrad steuern, allerdings bietet der e-5008 diesbezüglich vergleichsweise wenig Funktionen. Er besitzt keine adaptive Rekuperation, die andere Verkehrsteilnehmer und/oder den Straßenverlauf berücksichtigt, beherrscht kein One-Pedal-Driving und kann nicht rekuperationsfrei „segeln“. Auch eine Autohold-Funktion gibt es für den Stromer nicht – ungewöhnlich für ein Modell dieser Fahrzeugklasse.

© ADAC e.V.

2,5 Fahreigenschaften

2,1 Fahrstabilität

✓ Sowohl beim Geradeauslauf, der auch dank der kräftigen Zentrierung der Servolenkung gut ausfällt, als auch beim Fahrverhalten im Grenzbereich überzeugt der e-5008 mit einer guten Fahrstabilität. Im ADAC Ausweichtest quittiert der Franzose ein abruptes Lenkmanöver mit einem beherzten ESP-Eingriff, wodurch das SUV viel Geschwindigkeit abbaut. Anschließend lässt sich die Pylonengasse mühelos durchfahren. Peugeot hat eine recht konservative ESP-Abstimmung gewählt, was bei einem Familien-SUV jedoch vollkommen in Ordnung geht – Fahrstabilität geht hier klar vor Fahrdynamik. Flott angegangene Kurven beantwortet der Peugeot mit ausgeprägtem Untersteuern, d. h. er schiebt über die Vorderräder zum Kurvenrand.

Das Traktionsvermögen des Fronttrieblers ist vom nicht übermäßig kräftigen E-Antrieb nur im unteren Geschwindigkeitsbereich an seine Grenzen zu bringen. Die getestete Long-Range-Variante verfügt über Vorderradantrieb. Eine Allradversion ist für das SUV ebenfalls erhältlich, diese ist allerdings an den kleineren 73-kWh-Akku gekoppelt.

2,8 Lenkung

Die Servolenkung kann nicht vollauf überzeugen. Zwar ist sie ausreichend direkt übersetzt und die Zentrierung ist kräftig ausgeführt, was sich besonders bei langen Autobahnetappen auszahlt. Allerdings fühlt sich die linear übersetzte Lenkung ziemlich entkoppelt an und lässt es dadurch an Lenkgefühl und damit auch an Rückmeldung vermissen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lenkpräzision unter dem ungewohnt kleinen Lenkrad leidet – daran gewöhnt sich nicht jeder. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag befindet sich der Lenkaufwand auf durchschnittlichem Niveau.

✗ Bei voll durchgedrücktem Fahrpedal sind leichte Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren.

2,7 Bremse

Bei der Bremsprüfung schneidet der Peugeot nur durchschnittlich ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Testwagen bereits nach 36,7 m zum Stehen (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse gehen in Ordnung, auch wenn der Druckpunkt klarer definiert sein dürfte und sich das Pedal etwas teigig anfühlt.

2,3 Sicherheit

2,1 Aktive Sicherheit

✓ Der Peugeot e-5008 verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen. In der gehobenen Ausstattungsvariante GT Exclusive sind nahezu alle verfügbaren Systeme bereits serienmäßig an Bord. Dazu zählen unter anderem ein Notbremssystem mit Abstands- und Kollisionswarner sowie Fußgänger- und Radfahrererkennung, ein aktiver Spurhalteassistent, eine Verkehrszeichenerkennung und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Stop-and-Go-Funktion. Das ebenfalls serienmäßige Drive-Assist-Paket Plus umfasst darüber hinaus einen Totwinkelassistenten, einen Querverkehrswarner für das rückwärtige Ausparken sowie einen Lenkassistenten, der das Fahrzeug innerhalb der Fahrspur hält. Hinzu kommt ein halbautomatischer Spurwechselassistent, der auf Autobahnen nach Betätigung des Blinkers einen Spurwechsel unterstützen kann. Die erkannten Tempolimits können in die Geschwindigkeitsregelung übernommen werden, allerdings ist dies lediglich manuell durch Betätigen der entsprechenden Lenkradtaste möglich. Zahlreiche Konkurrenten sind hier mit der automatischen Übernahme und der Berücksichtigung des Straßenverlaufs technisch deutlich besser aufgestellt.

Die Reifendruckkontrolle arbeitet indirekt über die Raddrehzahlsensoren des ABS. Ein direkt messendes und damit schneller reagierendes System ist nicht erhältlich.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent

© ADAC e.V.

Spurwechselautomatik

Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren

Tempomat

Ausweichassistent

Notfallassistent

Ausstiegswarnung

Insassenschutzsystem proaktiv

Reifendruckkontrollsystem direkt messend

2,4 Passive Sicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 05/2025) erzielt der Peugeot e-5008 80 Prozent der möglichen Punkte und erreicht insgesamt lediglich ein Vier-Sterne-Ergebnis. Für ein von Grund auf neu entwickeltes, aktuelles Fahrzeug fällt die Airbag-Ausstattung recht dürftig aus. Der Peugeot besitzt lediglich sechs Airbags (Frontairbags, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags), während viele Konkurrenten heutzutage zusätzlich einen oder zwei Knieairbags sowie einen Zentralairbag zwischen den Vordersitzen mitbringen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Die Multikollisionsbremse mindert im Falle eines Unfalls die Gefahr von Folgeunfällen.

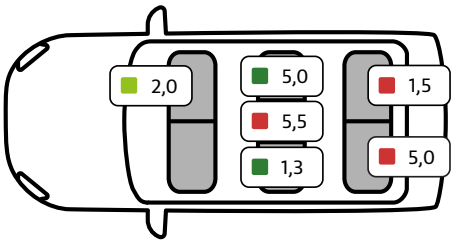
✗ In Reihe zwei und drei reichen die Kopfstützen lediglich bis 1,70 m Größe. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut ist lediglich gegen Aufpreis zu haben.

2,2 Kindersicherheit

✓ Bei der Kindersicherheit fährt der Franzose 85 Prozent der möglichen Punkte ein. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden – eine Isofix-Befestigung gibt es für den Beifahrersitz allerdings nicht. Die äußeren Fondsitze dagegen sind mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet. Die Befestigung von Kindersitzen mit den Gurten klappt dort auch gut. Wenn man einen Kindersitz mit ausladender Basis nutzt, schränkt das den Einstellbereich des jeweiligen Vordersitzes etwas ein – wie üblich empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf.

An allen Fenstern ist ein wirksamer Einklemmschutz verbaut, der das Verletzungsrisiko besonders für Kinder reduziert.

✗ Die Isofix-Haken der äußeren Fondsitze befinden sich hinter dem Sitzpolster und sind dort nur umständlich zu erreichen. Der mittlere Sitz ist nur für bestimmte Größen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es nicht, zudem lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen Gurtlänge und der unpassenden Gurtanlenkpunkte mit dem Gurt nicht sicher montieren. Auf den beiden Sitzen in der dritten Reihe ist laut Hersteller lediglich die Montage von universellen Kindersitzen in Fahrtrichtung mit dem Gurt möglich.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,7 Sicherheit ungeschützte Personen

Im Kapitel Fußgängerschutz kommt der Peugeot auf 79 Prozent der maximal möglichen Punkte. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest deren Schwere deutlich reduziert werden. Die Front ist recht nachgiebig gestaltet, zudem gibt es ausreichend Platz zwischen Fronthaube und den darunter befindlichen Aggregaten. Die A-Säulen hingegen sind wie üblich sehr steif und bergen ein großes Verletzungspotenzial.

2,9 Umwelt

2,9 Verbrauch

Auf dem Rollenprüfstand des ADAC kommt der Peugeot e-5008 230 Long Range GT Exclusive auf einen Verbrauch von 21,5 kWh/100 km einschließlich der Ladeverluste bei AC-Ladung – ein im Konkurrenzvergleich nur durchschnittliches Ergebnis. Legt man diesen Stromverbrauch zugrunde, ermöglicht die großzügig dimensionierte 97,0-kWh-Batterie (netto) des Peugeot e-5008 Long Range eine Reichweite von rund 515 km. Damit eignet sich das große Elektro-SUV auch für längere Strecken, ohne dass allzu häufig ein Ladestopp eingelegt werden muss – zumindest sofern man den rechten Fuß zügelt. Geschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h führen aufgrund der mäßigen Aerodynamik des hochaufbauenden SUVs zu einem signifikanten Verbrauchsanstieg. Eine serienmäßige Wärmepumpe sorgt für eine möglichst energieeffiziente Klimatisierung und trägt insbesondere bei niedrigen

© ADAC e.V.

Außentemperaturen dazu bei, den Reichweitenverlust zu begrenzen. Um die 97,0-kWh-Batterie vollständig von leer auf voll zu laden, müssen einschließlich der Ladeverluste 111 kWh aus dem Stromnetz bezogen werden.

2,8 Umwelteinfluss

Mit einer Länge von 4,79 m und einer Karosseriebreite von 1,90 m (ohne Außenspiegel) zählt der Peugeot e-5008 zu den stattlichen Vertretern der Mittelklasse. Die damit beanspruchte Verkehrsfläche von rund 9,1 m² fällt entsprechend groß aus. Auch beim Gewicht zeigt sich der Franzose wenig zurückhaltend: Das Leergewicht des Testwagens beträgt stattliche 2,35 t. Für ein großes Elektro-SUV mit sieben Sitzplätzen ist das zwar nicht ungewöhnlich, absolut betrachtet aber eine erhebliche Masse mit entsprechenden Folgen für die Infrastruktur und den Reifenverschleiß. Das vom Hersteller angegebene Vorbeifahrgeräusch liegt bei 65 dB(A) – ein guter Wert.

3,3 Autokosten

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot e-5008 230 Long Range GT Exclusive ist alles andere als ein Schnäppchen. Bereits der Grundpreis beträgt stattliche 63.350 Euro, der Preis des Testwagens summiert sich sogar auf 69.780 Euro. Viel Geld, auch wenn der Franzose mit einer sehr umfangreichen Serienausstattung aufwartet. Dennoch gibt es auch in der höchsten Ausstattungslinie noch Lücken wie beispielsweise ein hochwertiges Soundsystem, einen Parkassistenten oder eine adaptive Dämpferregelung – Funktionen, die in dieser Preisklasse zumindest optional erhältlich sein sollten.

Auch die Unterhaltskosten fallen nicht gerade niedrig aus. Den mit Abstand größten Anteil macht der Wertverlust aus. Immerhin ist der rein elektrisch angetriebene Peugeot bis Ende 2035 von der Kfz-Steuer befreit. Die Versicherungseinstufungen fallen hingegen wenig günstig aus: Die Haftpflicht liegt bei Klasse 17, die Teilkasko bei 22 und die Vollkasko bei hohen 28. Die Wartungskosten sollten überschaubar bleiben, da Elektroautos weniger verschleißanfällige Antriebskomponenten besitzen und beispielsweise keinen Motorölwechsel benötigen. Peugeot schreibt für den e-5008 alle 25.000 km beziehungsweise zwei Jahre eine Wartung vor, je nachdem, was zuerst eintritt. Positiv ist die umfangreiche Garantieabsicherung: Neben der zweijährigen Fahrzeuggarantie bieten die Franzosen mit Peugeot Care Schutz für wichtige elektrische und mechanische Komponenten von bis zu acht Jahren beziehungsweise 160.000 km. Voraussetzung dafür sind regelmäßige Wartungen bei einem teilnehmenden Peugeot-Partner. Auch für die Antriebsbatterie gewähren die Franzosen acht Jahre beziehungsweise 160.000 km Garantie und sichern in diesem Zeitraum mindestens 70 Prozent der ursprünglichen Kapazität zu.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-5008 210 Style	e-5008 325 Allure Plus AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	157 (213)	239 (325)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	104	136
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	345/-	511/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,7 kWh	18,3 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	74,0 (n)	73,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/28/22	17/28/22
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86
Preis [Euro]	50.640	55.140

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up
Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	170 kW (231 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	105 kW
Maximales Drehmoment	345 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	104,0 kWh / 97,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	110,8 kWh
Typ/Nennspannung	NMC / 400 V

Ladekabel / Anschluss

Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	3/Schaltwippen
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Nein
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

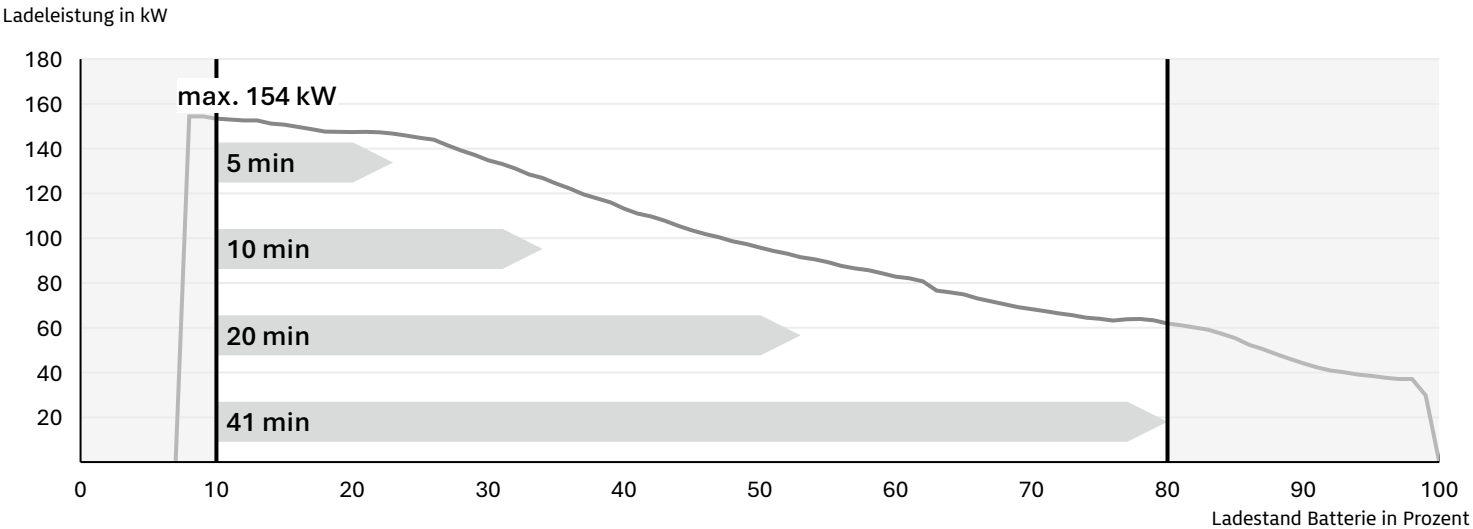
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Taste am Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	optional mit 22-kW-Onboard-Charger
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Nein / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

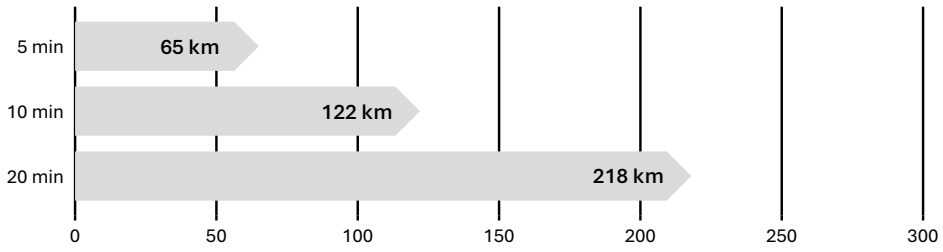
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	27 h - 10 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	27 h - 5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	max. 160 kW	41 Min.

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





	Ladevorgang 10-80 %*
Ø Ladeleistung	**97,8 kW**
Ladedauer	00:41
Nachgeladene Reichweite	353 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	12,2 kWh / 65 km / 23 %
10 min	22,9 kWh / 122 km / 34 %
20 min	40,9 kWh / 218 km / 53 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	170 kW/231 PS
Maximales Drehmoment	345 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,1 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.791/1.895/1.694 mm
Leergewicht/Zuladung	2.316/624 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	348/2.232 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	104,0/97,0 kWh
Garantie	2 Jahre; ab 05/25: 8 Jahre bis
Allgemein/Rost	max. 160.000 km/12 Jahre
Produktionsort	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,5 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße	235/50 R20 104V
Reifen	Michelin e-Primacy
Wendekreis (li./re.)	11,7 / 11,8 m
Autotest-Verbrauch	21,5 kWh/100 km
Reichweite	516 km
Innengeräusch 130 km/h	65,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.346/594 kg
Kofferraum normal	445 l
geklappt/dachhoch	765/1.315 l

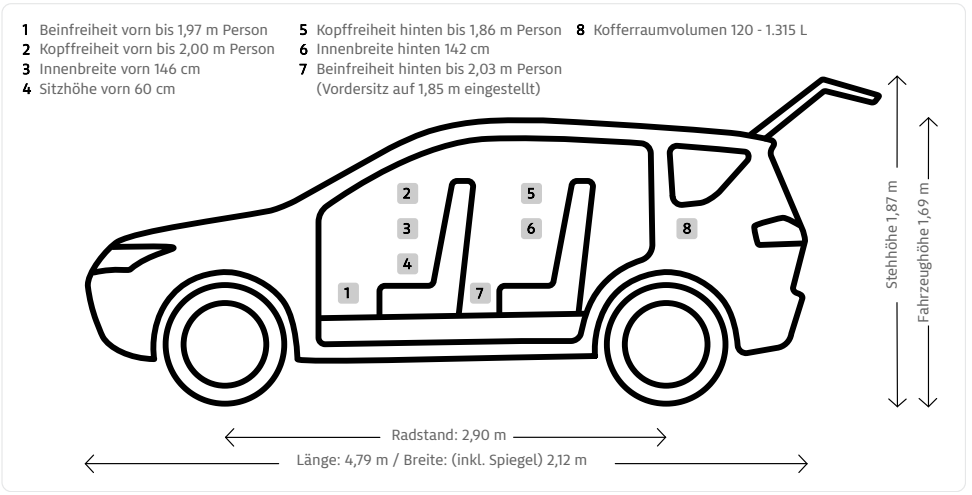
Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	120 Euro
Fixkosten	221 Euro
Werkstattkosten	84 Euro
Wertverlust	680 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.106 Euro
Steuer pro Jahr	86 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/28/22
Basispreis getestete Variante	63.350 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 02.07.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	69.780 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	2.239 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	R30HW.1.33.88.01



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	-/Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrwarnung hinten	Serie
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-
Außen	
Anhängerkupplung	850 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.550 Euro°

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,3**
Autokosten	**3,3**
KATEGORIE	**NOTE**
Karosserie	**2,4**
Verarbeitung	1,9
Alltagstauglichkeit	3,1
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	**2,5**
Bedienung	3,1
Multimedia	2,0
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	2,6
Innenraum-Variabilität	1,9
Komfort	**1,8**
Federung	2,4
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	1,0
Antrieb	**1,4**
Fahrleistungen	1,7
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,2
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung	2,8
Bremse	2,7
Sicherheit	**2,3**
Aktive Sicherheit	2,1
Passive Sicherheit	2,4
Kindersicherheit	2,2
Sicherheit ungeschützte Personen	2,7
Umwelt	**2,9**
Verbrauch	2,9
Umwelteinfluss	2,8

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Stand: 29.10.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie











