



Peugeot e-2008 156 GT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (115 kW/156 PS)

Der Peugeot e-2008 ist der größere und höhergelegte Bruder des beliebten e-208. Jetzt haben die Franzosen nachgelegt und den kompakten Stromer einem Update unterzogen. Die Neuerungen betreffen neben behutsamen Änderungen am Exterieur-Design (Scheinwerfer, Heckleuchten, Stoßfänger) auch den Antriebsstrang, der nun noch effizienter arbeiten soll. Im Test tritt der e-2008 in der höchsten Ausstattungsvariante GT mit dem neu eingeführten Konzern-E-Antrieb an, welcher 115 kW/156 PS leistet und auf eine 51 kWh (netto) große Batterie zurückgreift. Der ADAC-Ecotest zeigt, dass der kompakte Stromer das Effizienz-Versprechen der Franzosen einhalten kann: Der Verbrauch sinkt im Vergleich zur 100-kW-Variante (Test 10/2020) von 20,2 auf 17,9 kWh/100 km. Die Reichweite im Ecotest steigt, unter anderem dank der etwas größeren Batterie, von 260 km auf nun 320 km. Darüber hinaus punktet der e-2008 in der GT-Variante mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, mit der das City-SUV alle für den Alltag relevanten Features ohne zusätzliche Sonderausstattung an Bord hat. Weiter überzeugt der Stromer mit seinen im Vergleich zum Vorgänger verbesserten Fahrleistungen. Allerdings bleiben auch einige Kritikpunkte: So ist die Bedienung (Infotainment/Klimatisierung) weiterhin umständlich und wurde durch kleinere Sparmaßnahmen weiter verkompliziert. Zudem gibt es für die Passagiere im Fond kaum gut nutzbare Ablagen, sowie keine zulässigen Stütz- und Anhängelasten. In der Bilanz wird die Freude am Effizienz-Plus durch kräftige Preissteigerungen gedämpft. Während der e-2008 im damaligen Test in der GT-Linie noch ab 40.892 Euro zu haben war, sind nun mindestens 44.400 Euro aufzubringen. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Junior, Citroen e-C3 Aircross, Fiat 600e, Jeep Avenger, MINI Aceman.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gute Fahrleistungen, Plus an Effizienz und Reichweite im Vergleich zum Vorgänger
- ⊖ teils umständliche Bedienung, eingeschränkte Innenraumvariabilität im Fond, keine Stütz- und Anhängelast zulässig, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des e-2008 ist sorgfältig gefertigt und ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst. Die Türen sind gut gegen Wasser und Schmutz von außen abgedichtet (doppelte Dichtlippen). Der Innenraum orientiert sich stark am Peugeot 208 und wirkt vor allem in der Topausstattung GT mit dekorativen Ziernähten, Hochglanzverkleidungen, Carbon-Optik und silbernen Umrandungen optisch ansprechend. Die vorderen Türverkleidungen sind zumindest im oberen Bereich etwas geschäumt, ansonsten kommt vorrangig Hartplastik zum Einsatz.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei etwa 440 kg - das reicht noch für vier Erwachsene samt Gepäck. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man davon insgesamt bis zu 70 kg Last auf dem Dach transportieren, eine Reling hat der Peugeot serienmäßig. Den klassischen Kleinwagen-Dimensionen ist der e-2008 entwachsen, dennoch ist er noch ausreichend handlich: mit 4,3 m Länge und unter zwei Metern Breite (inklusive der Außenspiegel) findet man meist einen passenden Parkplatz, nur der Wendekreis von 11,4 m könnte kleiner ausfallen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 320 km - ein ordentlicher Wert, jedenfalls für die Alltagsbedürfnisse, die an einen Kleinwagen gestellt werden. Innerorts ist der e-2008 besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von bis zu 420 km möglich. Die Batterie hat laut Hersteller eine nutzbare Netto-Kapazität von 51 kWh, für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 58 kWh benötigt, sodass der AC-Ladevorgang mit 11 kW rund fünfeinhalb Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Mode 2-Ladekabel bis 2,3 kW serienmäßig) vergehen 25 Stunden. Der e-2008 verfügt serienmäßig über einen CCS-Ladeanschluss für eine Gleichstrom-Ladung mit bis zu 100 kW - im Test erreicht der Peugeot eine maximale Ladeleistung von über 104 kW. Das Batteriesystem lädt damit von 10 bis 80

3,3 Licht und Sicht

Die Abmessungen des kleinen SUV lassen sich zufriedenstellend abschätzen, die Enden der kantigen Motorhaube sind gut einsehbar. Die Rundumsichtmessung zeigt jedoch, dass es insgesamt um die Sicht nach draußen nicht allzu gut bestellt ist, da vor allem die breiten C-Säulen die Sicht auf das Fahrzeugumfeld stark beeinträchtigen. Etwas Linderung schafft die Elektronik: Rückfahrkamera sowie Parksensoren vorn und hinten sind serienmäßig, ein 360-Grad-Kamerasystem ist für

⊕ Der Unterboden ist gut geschützt, vollständig verkleidet und daher aerodynamisch optimiert - wichtig für ein um Effizienz ringendes Elektrofahrzeug.

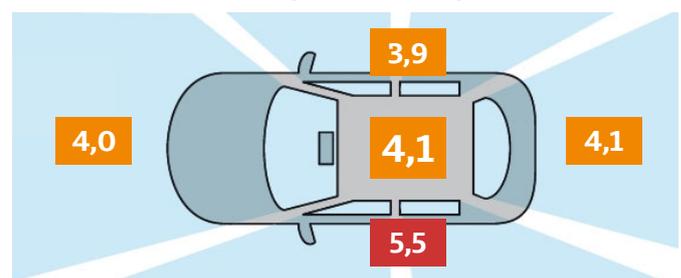
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird - eine Gasdruckfeder wäre komfortabler. Die Verkleidungen in schwarzem Klavierlack im Innenraum verursachen Spiegelungen, sind kratzempfindlich und machen Verunreinigungen wie Staub und Fingerabdrücke gut sichtbar.

Prozent in schnellen 29 Minuten. Ab Werk kommt der e-2008 GT mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel ist für die Elektroversion nicht zu haben, zudem sind Anhängelast und Stützlasten unzulässig.

⊖ Es gibt keine Möglichkeit das Batteriepaket vor einer Ladung gezielt vorzuheizen, um direkt die maximale Ladeleistung zu erzielen. Die Reichweitenanzeige arbeitet statisch und orientiert sich am WLTP-Verbrauch und nicht an den aktuellen Verbrauchswerten. Aus diesem Grund sollte man sich von der angezeigten Reichweite von 400 km bei vollständiger Ladung nicht täuschen lassen.

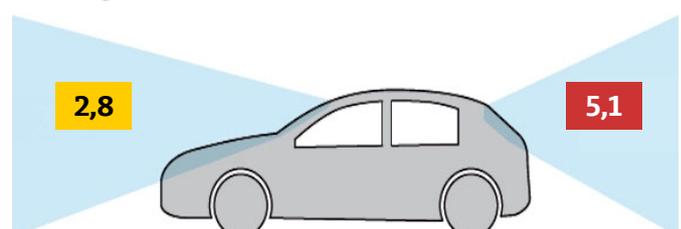
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



den e-2008 GT optional erhältlich. Serienmäßig ist der Testwagen mit LED-Scheinwerfern inklusive automatischer Leuchtweitenregulierung und automatischer Fernlichtschaltung ausgestattet. Diese leuchten die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität aus. Das Bremslicht ist beim GT-Modell in schnell reagierender LED-Technik ausgeführt. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar.

⊖ Die LED-Nebelscheinwerfer, die zudem die Funktion des Abbiegelichts bereitstellen, sind beim Facelift nicht mehr verfügbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt problemlos, auf Grund der erhöhten Karosserie erfordert der hohe Schweller aber einen kräftigen Schritt nach oben. Vorteil der SUV-typischen Bauweise: Die Sitzfläche (Fahrersitz ganz nach unten gestellt) befindet sich mit 49 cm in einer für das Ein- und Aussteigen angenehmen Höhe. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offen gehalten - vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Am Dachhimmel sind über allen Türen hilfreiche Haltegriffe vorhanden. Beim Einstieg vorn stören auf der Fahrerseite das tiefstehende Zweispeichen-Lenkrad sowie die

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung und mit dem Ladeboden in der unteren Stellung fasst der Gepäckraum des Testwagens 270 Liter und damit lediglich 20 Liter mehr als der deutlich kleinere Peugeot e-208. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 365 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 680 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.115 Liter Volumen vorhanden. Steht der variable Kofferraumboden in der oberen Stellung, trennt man darunter etwa 70 Liter Volumen ab.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Immerhin sind die Kopfstützen im Fond fast vollständig versenkbar und behindern damit die Sicht nicht zusätzlich.

Armaturentafel, die stark in den Innenraum ragt. Bei den Fondtüren schränkt die C-Säule den Einstiegsbereich ein, sodass man dort schnell anstößt. Im Fußraum geht es hinten ebenfalls beengt zu.

⊖ Der beim GT serienmäßige Komfortzugang lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Näheres unter: www.adac.de/keyless.



Mit 270 l ist der Kofferraum des 2008 der Fahrzeugklasse angemessen.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen mit einer Größe bis circa 1,80 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben schwingt. Größere Personen sollten auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt rund 71 cm über der Straße und damit nicht allzu hoch. Mit dem Kofferraumboden in der oberen Stellung ist dieser angenehmerweise auf einer Höhe mit der Ladekante, in der unteren Stellung sind 10 cm zu überwinden. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, ergibt sich bei umgeklappter Rücksitzlehne eine ebene Fläche.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist zu schwach.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum problemlos, zudem müssen die Kopfstützen nicht entfernt werden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um.

2,9 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Der Innenraum wirkt weitgehend aufgeräumt und nicht mit Tasten und Schaltern überladen. Der Testwagen ist mit dem markentypischen i-Cockpit ausgestattet, dem hoch angeordneten Kombiinstrument mit 3D-Effekt. Informationen wie Geschwindigkeit und Ladezustand werden so im Sichtfeld des Fahrers auf zwei unterschiedlichen Ebenen angezeigt. Die futuristische Darstellung sieht chic aus, ist durchaus verblüffend und lässt sich gut ablesen - allerdings erst nach einer gewissen Eingewöhnungszeit. Steigt man frisch in den e-208 kann der 3D-Effekt zunächst als störend wahrgenommen werden. Durch Auswahl vorgegebener oder personalisierter Informationsanordnungen bietet das Kombiinstrument zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten. Als zentrales Bedienelement kommt serienmäßig ein zehn Zoll großer Touchscreen zum Einsatz. Das Display ist in einer guten Höhe angeordnet, leicht zum Fahrer geneigt und gut zu erreichen. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke sowie die (deutlich reduzierten) Schnellwahltasten für Hauptfunktionen. Bei der Betätigung der berührungssensitiven Flächen ist allerdings viel



Die Ladekante liegt 71 cm über der Straße und macht damit das Be- und Entladen einfach.

⊕ Im Kofferraum hat man neben dem doppelten Ladeboden noch zwei Fächer links und rechts, in denen man Kleinkram verstauen kann.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum liegen auf zufriedenstellendem Niveau. Der Fahrerplatz wirkt durch die Reduzierung der Funktionstasten zunächst aufgeräumt, die Bedienung per Touchscreen ist jedoch aufgrund einer unübersichtlichen Menüstruktur wenig intuitiv. Hier folgt die Armaturenbrettgestaltung mehr modischen Trends als einer sinnvollen Bedienbarkeit.

Aufmerksamkeit (lange Blickabwendung vom Verkehr) erforderlich, um die richtige Taste zu betätigen. Die elektrischen Fensterheber haben vorn und hinten eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik, schließen kann man die Fenster auch per Fernbedienung.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So erfordern einfache Bedienungen (beispielsweise Temperatureinstellung, Luftverteilung) über den Touchscreen unnötig viele Bedienschritte. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und

2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der e-2008 ist in der GT-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstellen (Typ C), sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das optionale Navigationssystem mit natürlicher Spracherkennung informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic), die Navigationskarten können Over-the-Air aktualisiert werden. Die Peugeot Connect Box ermöglicht

als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert. Die Einstellmöglichkeiten des Lenkrads beschränken sich auf einen reduzierten Bereich, um die Sicht auf das 3D-Kombiinstrument nicht zu versperren - daher sollte man im 2008 zumindest ausgiebig probesitzen, denn man findet nicht mit jeder Körperstatur eine passende Sitzposition. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie „blind“ beherrscht. Darüber hinaus nimmt Peugeot mit dem Facelift die Schnellwahltasten für Hauptfunktionen von der Touchleiste und bietet nur noch einen "Home-Button" und zwei Bedienfelder für die Smartphone-Anbindung.

Telematikdienste (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) über die integrierte SIM-Karte – für die ersten sechs Monate kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Serienmäßig ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole verbaut. Mittels der MyPeugeot-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Verbrauch abgerufen werden.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit würde sogar noch für eine größere Person ausreichen. Die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten großzügige Raumgefühl etwas, wie auch der dunkle

Dachhimmel des Testwagens. Gegen Aufpreis ist ein Panorama-Glasdach mit manueller Jalousie verfügbar, das viel Licht in den Innenraum lässt. Zusätzlich ist die in acht Farben einstellbare Ambientebeleuchtung an Armaturenbrett und den vorderen Türverkleidungen gerade nachts nett anzusehen.

2,8 Raumangebot hinten

Auch hinten finden selbst große Personen genügend Platz. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter 1,90 m große Personen sitzen. Dennoch ist das Raumgefühl beengt, was durch die sich neben dem Kopf befindlichen C-Säulen und den dunklen Dachhimmel verstärkt wird. Zwei Erwachsene finden Platz - bei drei wird es sehr oder zu eng.

⊕ Das optionale Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten bis über die Rücksitzbank.

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen - verschiebbare Sitze gibt es



Im Fond finden immerhin Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

hinten nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern und kleinen Fächern in den Türen, einem geschlossenen

Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole durchaus praxistauglich. Es gibt vorn zudem zwei Becherhalter. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine

zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein recht großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

2,9 KOMFORT

2,7 Federung

Der Federungskomfort ist für die Klasse ordentlich. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind allerdings nicht lieferbar. Innerorts werden welliger Straßenbelag und abgesenkte Kanaldeckel zufriedenstellend geschluckt, wobei letztere auch durch die einfache Verbundlenkerhinterachse deutlich zu spüren sind und auch akustisch zu hören sind. Kopfsteinpflaster ist durchaus wahrnehmbar, die Vibrationen sind ordentlich dämpft. Beim Überfahren von Tempeschwellen merkt man

das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, hier wirken sich auch die eher weich gedämpfte Hinterachse sowie die langen Federwege positiv aus. Auf der Landstraße ist man kommod unterwegs, Schlaglöcher und Frostaufbrüche werden recht gut absorbiert, man wankt aber erwartungsgemäß stärker über einseitige Bodenwellen als im Peugeot e-208. Lange Etappen auf der Autobahn lassen sich dank des gebotenen Fahrkomforts gut abspulen.

2,9 Sitze

Der Fahrersitz ist in Verbindung mit dem optionalen Alcantara-/Kunstleder-Paket elektrisch einstellbar, eine Justiermöglichkeit der Sitzflächenneigung gibt es allerdings nicht. Zusätzlich ist der Fahrersitz mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die nicht in der Höhe, aber in der Intensität einstellbar ist. Über diese Lordosenstütze realisiert der Kleinwagen auf Knopfdruck eine einfache Massagefunktion. Die Einstellung des höhenverstellbaren Beifahrersitzes geschieht manuell - immerhin ist sie vorhanden. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm gestaltet und

bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen sind nur minimal gepolstert. Die serienmäßige Mittelarmlehne mit Staufach kann nur längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die äußeren Rücksitze bieten lediglich eine ausreichende Konturierung der Lehne und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer passablen Polsterung, allerdings stört der Mitteltunnel am Boden.

2,5 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es im Peugeot e-2008 GT angemessen leise zu. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, jedoch sind die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören. Ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf

noch gutem Niveau. Auffällig sind lediglich Poltergeräusche des Fahrwerks über schlechten Straßen. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 66,9 dB(A), sodass man sich noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann.

3,2 Klimatisierung

Der e-208 ist in der GT-Ausstattung mit einer Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Nur gegen Aufpreis bietet der Testwagen beheizbare Vordersitze, getönte Scheiben im Fond sind dagegen Serie. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich einzeln auswählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Der Peugeot ermöglicht eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen auf 21 °C) inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugseitigem Klimamenü sowie per Smartphone-App. Eine Wärmepumpe für effizientes Aufheizen ist serienmäßig an Bord.

⊖ Die Intensität an den Düsen ist nicht richtungsunabhängig verstellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Lüftungsdüsen (weder unter den Vordersitzen noch im hinteren Bereich der Mittelkonsole) und partizipiert daher lediglich über die vorderen Luftausströmer von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 115 kW/156 PS leistende Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt im e-2008 für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die E-Maschine spontan und stellt sein volles Drehmoment von 270 Nm frühzeitig bereit. Der Antrieb beschleunigt den Franzosen trotz des Leergewichts von über 1,5 t vehement. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in knapp über einer Sekunde. Ebenfalls zackig geht es außerorts

zu, der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) ist in zügigen 4,4 s, der Sprint von 80 auf 120 km/h in 5,8 s abgeschlossen. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 9,1 s - kurioserweise beträgt die Werksangabe für den 100 kW-Antrieb des Vorgängers ein Zehntel weniger. Der Vortrieb endet schon bei abgeregelten 150 km/h - aus Effizienzgründen ist dies sinnvoll.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Durch das gute Ansprechverhalten wird der

Beschleunigungswunsch nahezu verzögerungsfrei umgesetzt. Der e-2008 liefert hier eine gelungene Vorstellung ab; dazu ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt - das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Wählhebel eingelegt, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zur Verfügung stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der

automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B), der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal verstärkt. Rangieren und Anfahren gelingen tadellos. Für „P“ gibt es eine separate, etwas klein geratene Taste. Eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der e-2008 hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen. Er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auf Lenkimpulse reagiert er verzögert und lässt sich trotz deutlicher Seitenneigung sowie Aufbaubewegungen gut beherrschen. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die

Fahrzeugreaktionen in Grenzen. Im ADAC Ausweichtest unterbindet das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens eine ausgeprägte Fahrdynamik. Die ESP-Eingriffe fallen jedoch bedarfsgerecht aus, sodass der e-2008 kontrolliert und sicher durch die Pylonengasse gesteuert werden kann und den Ausweichtest besteht.

2,7 Lenkung

Die Lenkung des e-2008 ist alltagstauglich, allerdings um die Mittellage wenig präzise. In Kombination mit den geringen Lenkkräften entsteht ein entkoppeltes und indirektes Lenkgefühl. Auf kurvigen Landstraßen sind daher immer wieder kleinere Lenkkorrekturen erforderlich. Beim Rangieren ist der Lenkaufwand nicht allzu hoch, zwischen dem linken und dem

rechten Lenkansschlag liegen nicht ganz drei Lenkradumdrehungen. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann ausstattungsabhängig die Lenkungsunterstützung beeinflusst werden.

2,7 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des e-2008 gut abgestimmt. Das Bremspedalgefühl ist etwas synthetisch - im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Muss das Elektroauto schnellstmöglich anhalten, benötigt es aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 35,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentlicher Wert. Am Wählhebel kann zwischen den Fahrstufen „D“ und „B“ gewechselt und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann im Fahrmodus „B“ (intensivere Rekuperation) die Rekuperation ausreichen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus - um langfristig Korrosion an den Brems scheiben vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

2,6 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits ab Werk ist die aktive Sicherheitsausstattung umfangreich. So rollt der 2008 schon serienmäßig unter anderem mit einem Notbremsassistenten und Frontkollisionswarner vom Band. Das serienmäßige Notbremsssystem basiert auf einer Kamera hinter der Frontscheibe und einem Radarsensor im vorderen Stoßfänger (Active Safety Brake Plus), es erkennt andere Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 140 km/h. Das System warnt den Fahrer optisch sowie akustisch und leitet in Gefahrensituationen aktiv ein Bremsmanöver ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern beziehungsweise den Aufprall zu verhindern. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, ein Totwinkelassistent sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden. Optional bietet Peugeot einen Abstandstempomaten mit Spurführungsassistenten an, der zusätzlich im Stop & Go-Verkehr unterstützt und innerhalb von drei Sekunden selbstständig wieder anfährt.

⊖ Der Spurhalteassistent greift teilweise zu beherzt in die Lenkung ein. Der Totwinkelassistent nutzt lediglich die Ultraschallsensoren der Einparkhilfe und hat daher eine geringe Reichweite.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der 2008 mit dem beim GT serienmäßigen Active Safety Brake Plus-System 93 Prozent der Punkte und insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Test: 12/2019). Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags (vorn) sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ein E-Call-System ist in der serienmäßigen Peugeot Connect Box integriert. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte - per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie lediglich bis zu einer Größe von 1,75 m. Vorn

und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt sind. Das Warndreieck ist in der Heckklappe untergebracht und dort jederzeit vorbildlich zu erreichen.

⊖ Die vier Verzurrösen im Kofferraum sind lediglich erreichbar, wenn sich der doppelte Ladeboden in der unteren Position befindet. Der Verbandkasten ist unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und daher unter Umständen schlecht erreichbar.

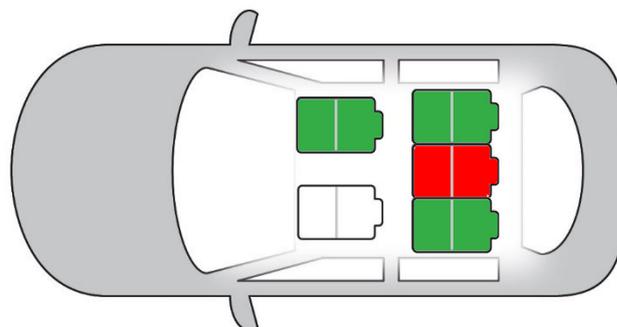
2,3 Kindersicherheit

Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht das kleine SUV 84 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen wegen des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung, dort klappt auch die Befestigung mit den Gurten problemlos.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben - daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Die beim Vorgängermodell erhältliche Isofix-Anbindung entfällt beim Facelift des e-2008.

Kindersitze

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



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)

3,0 Fußgängerschutz

Der neue Peugeot 2008 erreicht im Euro NCAP Crashtest 73 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Hauptkritikpunkt ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen und beim Übergang von Motorhaube zur Frontscheibe.

⊕ Der e-2008 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem kamerabasierten Notbremsassistenten inklusive Personenerkennung ausgestattet, der einen zusätzlichen Radarsensor im vorderen Stoßfänger verwendet (Active Safety Brake Plus), um selbst bei schwierigen Lichtverhältnissen zu unterstützen und auch Radfahrer zu erkennen.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,9 kWh pro 100 km ermittelt - im Konkurrenzumfeld ein durchschnittlicher Verbrauch. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-

phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Im Vergleich zur 100 kW-Variante (Test 10/20) mit einem Verbrauch von 20,2 kWh/100 km, steigert Peugeot die Effizienz des Antriebs um etwa 15 bis 20 Prozent (Vergleich der Ecotest-Verbräuche). Zusammen mit

dem etwas vergrößerten Akku ergibt sich eine Reichweitensteigerung von rund 60 km auf nun 320 km. Berechnet kommt der Stromer innerorts auf einen Verbrauch von 13,5, außerorts auf 19,2 und auf der Autobahn von 20,9 kWh/100 km. Um die netto 51 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden auf Grund der internen Ladeverluste (Wandlung von AC- auf DC-Strom) 57,6

kWh benötigt. Aus dem Ecotest Verbrauch von 17,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 90 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021)). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 53 von 60 möglichen Punkten.

1,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 17,9

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 73 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der e-2008 GT 44 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Franzose sehr gut da - mit insgesamt 97 Punkten erhält er volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,8 AUTOKOSTEN

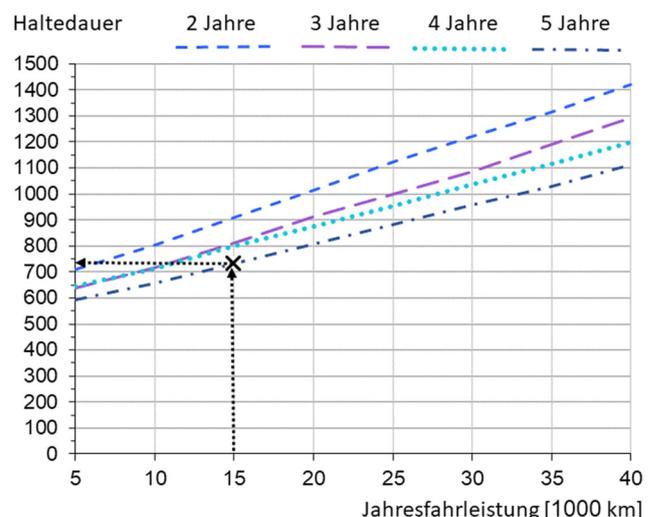
2,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis für den e-2008 in der höchsten Ausstattungslinie "GT" beträgt für ein City-SUV mehr als stattliche 44.400 Euro. Trotzdem kosten beliebte Extras noch teils kräftige Aufpreise: Das Navigationssystem schlägt mit 400 Euro Aufpreis zu Buche, für die Sitzheizung zahlt man im Paket 1.300 Euro Aufpreis, weil sie nur in Verbindung mit dem "Kunstleder- und Alcantara"-Paket verfügbar ist. In den niedrigeren Ausstattungsvarianten bekommt man die Sitzheizung für vertretbare 350 Euro. Beim Vorgänger waren die Sitzheizung und das Navigationssystem in der Linie "GT" schon dabei, zudem entfernt Peugeot kleinere und größere Ausstattungsdetails mit dem Facelift (Isofix für den Beifahrersitz, Nebelscheinwerfer/Abbiegelicht und weitere). Der Testwagenpreis summiert sich letztendlich auf stattliche 45.850 Euro. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 62 Euro - aber erst nach 2030, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Kasko-Versicherung liegen recht hoch (VK: 19, TK: 20), die Haftpflicht (KH: 17) auf niedrigem Niveau. Zudem fallen die Wartungskosten überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust. Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie zwölf Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Peugeot acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km - je nach dem, was zuerst eintritt. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn

die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 320 km muss man einen Abfall der Reichweite auf etwa 220 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 731 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-2008 136	e-2008 156
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm]	260	270
0-100 km/h [s]	9,0	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,0 kWh E	15,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	17/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	666	671
Preis [Euro]	39.000	40.000

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	11,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	170/428/701
• Dachlast/Anhängelast [kg]	44/-
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,62
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	50,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	102

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	270 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,9 kWh/100km / 321 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	57,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlschalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie: 12 % "Batterieladestand niedrig"; 2 % "Batterieladestand kritisch: Leistung reduziert", Schildkröte	
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

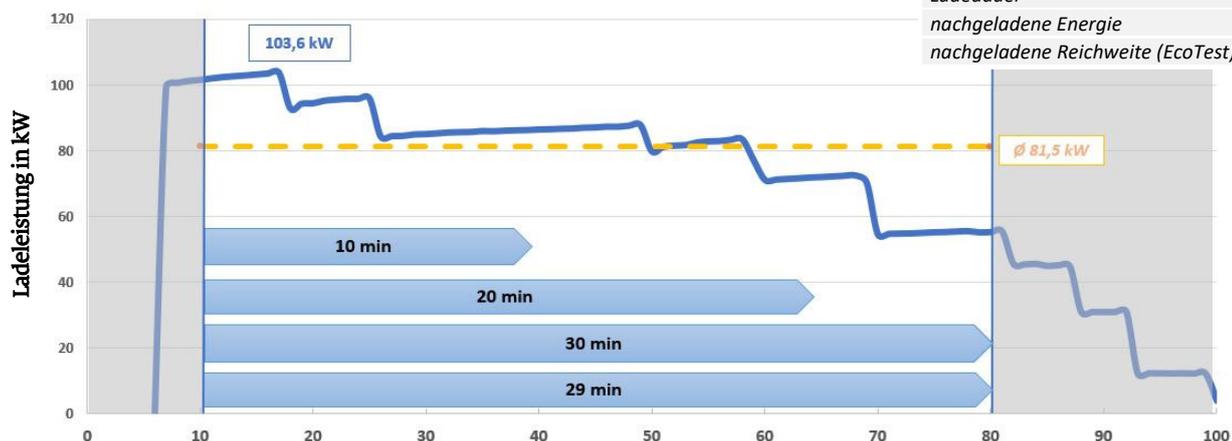
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	44,5 - 25 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	44,5 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	29 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	81,5 kW
Ladedauer	00:29:00
nachgeladene Energie	38 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	239 km

Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	15 kWh	95 km	39%
20 min	28,7 kWh	181 km	64%
30 min	38,6 kWh	243 km	81%

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	270 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.304/1.770/1.523 mm
Leergewicht/Zuladung	1.623/407 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	434/1.467 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/70 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	54/51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	17,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 90 g/km)
Reichweite	320 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/680/1.115 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	106 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	92 Euro	Wertverlust	473 Euro
Monatliche Gesamtkosten	731 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/20		
Basispreis e-2008 156 GT	44.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.850 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.448 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

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)

AUSSTATTUNG

Peugeot e-2008 156 GT

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/ 800 Euro (Paket)°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/350 Euro (Paket)°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	350 Euro (Paket)°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-/800 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,7

Innenraum

2,9

Bedienung	3,3
Multimedia/Konnektivität	2,6
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	3,6

Komfort

2,9

Federung	2,7
Sitze	2,9
Innengeräusch	2,5
Klimatisierung	3,2

Sicherheit

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt/Ecotest	1,2
Verbrauch/CO ₂	0,7
Schadstoffe	1,6

Stand: August 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat