



Peugeot e-2008 GT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (100 kW/136 PS)

Der Peugeot 2008 ist der große Bruder des 208 und tritt in der beliebten Kategorie der City-SUV an. Der kleine Bordsteinkraxler ist bereits seit der Markteinführung im Februar 2020 sowohl als Diesel und Benziner als auch mit Elektroantrieb erhältlich. Wir testen den e-2008 in der Top-Ausstattung GT, der optisch durchaus selbstbewusst auftritt: Der große Grill an der hoch aufragenden Front samt grimmigem Peugeot-Tagfahrlicht, das an die Krallen des Wappentiers erinnert, macht ordentlich was her. LED-Scheinwerfer sind bereits in der Basisausstattung vorhanden, die GT-Variante beinhaltet ein leistungsstärkeres LED-System samt Fernlichtassistenten und automatischer Leuchtweitenregulierung.

Den Innenraum übernimmt Peugeot vom 208 inklusive des kleinen Lenkrads, über das hinweg man auf das 3D-Kombiinstrument in der futuristisch anmutenden Armaturentafel blickt. Die allgemeine Fahrzeugbedienung über Touchscreen, Tasten und Rädchen ist recht unübersichtlich, wenig intuitiv und erfordert Treffsicherheit. Sobald man sich in das Bedienkonzept eingearbeitet hat, kommt man recht gut zurecht – die starke Ausrichtung auf den Touchscreen ist jedoch teils umständlich und gewöhnungsbedürftig. Auf der Rücksitzbank bietet die SUV-Variante des Kleinwagens deutlich mehr Platz, der Kofferraum ist etwas größer und mit dem variablen Ladeboden zudem praktischer.

Die Leistung des 136-PS-Synchronmotors liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung spürbar ab – bei abgeregelten 150 km/h ist für das über 1,6 Tonnen schwere Elektroauto ohnehin Schluss. Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch bei 20,2 kWh auf 100 km (inklusive Ladeverlusten), sodass die theoretische Reichweite rund 260 km beträgt. Das ist nicht viel, dürfte aber für die alltäglichen Anforderungen allerdings ausreichend sein. Und sollte das Reiseziel weiter entfernt liegen, kann man unterwegs serienmäßig an CCS-Ladesäulen mit einer Ladeleistung von bis zu 100 kW nachladen. Per MyPeugeot-App kann man die Batterieladung verwalten, den Innenraum vorklimatisieren sowie Fahrzeuginformationen wie Verbrauch, Ladestatus und Reichweite jederzeit abrufen.

Ein Schnäppchen ist der e-2008 allerdings nicht: Der Testwagen kostet inklusive Sonderausstattung rund 42.700 Euro (bei 16 % MwSt.), allerdings bietet das aufregend gestylte SUV eine ansehnliche Ausstattung inklusive zahlreicher Assistenzsysteme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. **Konkurrenten:** u. a. DS3 Crossback E-Tense, Hyundai Kona Elektro, KIA e-Soul.

- +** niedrige Betriebskosten, umfangreiche Sicherheitsausstattung, serienmäßige LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung, ordentlich Platz, selbst auf der Rücksitzbank
- hoher Einstandspreis, teils umständliche Bedienung, geringe Reichweite, keine Stütz- und Anhängelast zulässig

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des 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, Edelstahl-Einstiegsleisten, Carbon-Optik und silbernen Umrandungen optisch ansprechend. Zusätzlich ist die in acht Farben einstellbare Ambientebeleuchtung an Armaturenbrett und den vorderen Türverkleidungen gerade nachts nett anzusehen.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei 410 kg – das dürfte für vier Erwachsene samt leichtem Gepäck reichen. Auf der serienmäßigen Dachreling darf man insgesamt bis zu 70 kg transportieren.

Der Peugeot 2008 ist im Stadtverkehr angenehm handlich: mit 4,30 m Länge und 1,99 m Breite (inklusive Außenspiegel) findet man schnell einen passenden Parkplatz, nur der Wendekreis von 11,3 m könnte etwas kleiner ausfallen.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 260 km – ein mäßiger Wert, allerdings für viele Alltagsbedürfnisse durchaus ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von bis zu 315 km möglich. Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 50,0 kWh, für

2,9 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: Parksensoren vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera mit 180°-Umgebungsansicht sind serienmäßig, ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich.

LED-Scheinwerfer in laut Hersteller besonders stromsparender Bauweise sind schon bei den kleineren Ausstattungen an Bord, beim GT sind LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und automatischer Fernlichtschaltung enthalten. Diese leuchten die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität aus. Zudem fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊕ Die vorderen Türverkleidungen sind zumindest im oberen Bereich etwas geschäumt, ansonsten kommt vorrangig Hartplastik zum Einsatz. 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.

eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 53,12 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang mit 11 kW rund fünf Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Mode 2-Ladekabel bis 1,8 kW serienmäßig) vergehen über 27 Stunden. Der e-2008 verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstrom-Ladung mit bis zu 100 kW – allerdings wird beim Testwagen bereits ab einem Ladezustand von circa 20 Prozent die Ladeleistung in mehreren Stufen deutlich reduziert. Das leere Batteriesystem ist daher nach rund 45 Minuten erst zu circa 80 Prozent geladen. 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 Radmutternschlüssel ist für die Elektroversion nicht zu haben, zudem sind Anhänge- und Stützlasten unzulässig.



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.

⊕ Die LED-Nebelscheinwerfer übernehmen zudem die Funktion des Abbiegelichts.

⊖ Der bei Benzin- und Dieselfahrzeugen optionale Parklenkassistent ist für den e-2008 nicht erhältlich. Die Darstellung der Rückfahrkamera wechselt bei Annäherung an ein Hindernis standardmäßig plötzlich von der Kamera- in die Vogelperspektive. Das ist störend, da ja gerade im Nahbereich der Blick auf das Display gerichtet ist und daher der Perspektivenwechsel zunächst eine Neu-Orientierung erforderlich macht.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt problemlos, SUV-typisch erfordert der hohe Schweller aber einen kräftigen Schritt nach oben. Ebenfalls SUV-typisch befindet sich die Sitzfläche (Fahrersitz ganz nach unten gestellt) 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 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.

3,2 Kofferraum-Volumen

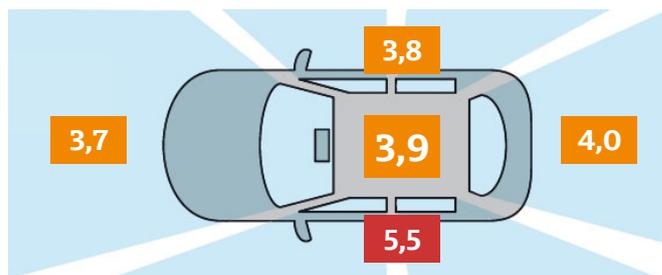
Unter der Kofferraumabdeckung und mit dem Ladeboden in der unteren Stellung fasst der Gepäckraum des Testwagens 280 Liter und damit lediglich 30 Liter mehr als der Peugeot e-208. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 375 Liter. Alternativ kann 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 690 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.125 Liter Volumen vorhanden. Steht der variable Kofferraumboden in der oberen Stellung, trennt man darunter etwa 80 Liter Volumen ab.

2,8 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 1,85 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben schwingt. Größere Personen sollten auf

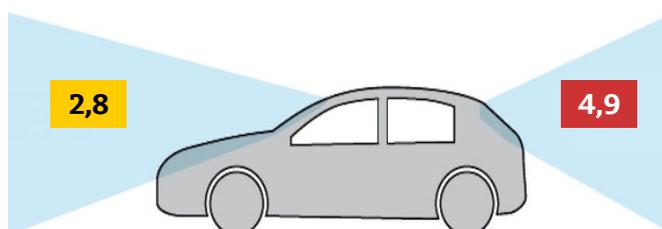
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



⊖ 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 280 l ist der Kofferraum des 2008 der Fahrzeugklasse angemessen.

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 13 cm

zu überwinden. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, ergibt sich bei umgeklappter Rücksitzlehne eine ebene Fläche.

3,1 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.

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

⊕ 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. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Sicherheitstrennnetz (zwischen Fahrgast- und Kofferraum) anzubringen.

2,7 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Der Innenraum wirkt durchaus aufgeräumt und nicht mit Tasten und Schaltern überladen. Die Topausstattung GT ist mit der neuen Generation des markentypischen i-Cockpits 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. Durch Auswahl vorgegebener oder personalisierter Informationsanordnungen bietet das Kombiinstrument zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten – beim Umschalten zwischen verschiedenen Darstellungsarten ruckeln die animierten Grafiken aber mitunter deutlich. Das zeigt, dass die zuständige Elektronik am Limit arbeitet.

Als zentrales Bedienelement kommt serienmäßig ein zehn Zoll großer Touchscreen zum Einsatz. Das Display ist in einer guten Höhe angeordnet und leicht zum Fahrer geneigt. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke sowie die Schnellwahltasten für einige Menüpunkte. Bei der Betätigung der berührungssensitiven Flächen ist allerdings viel 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 Bedien-

schritte. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und 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 – zu Lasten der Sitzergonomie. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie „blind“ beherrscht.



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.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 2008 ist in der GT-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstelle, sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto ausgestattet. Das Festplatten-Navigationssystem mit Spracherkennung informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic). Die Peugeot Connect Box ermöglicht Telematikdienste (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) über die integrierte europäische SIM-Karte –

für die ersten drei Jahre kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole erhältlich. Mittels der MyPeugeot-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Verbrauch abgerufen werden.

⊖ Ein CD-Laufwerk sowie ein höherwertiges Soundsystem sind für das kompakte Elektrofahrzeug nicht erhältlich.

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 ist bei dieser Größe ebenso erschöpft. Die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten groß-

zügige 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.

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.



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

3,6 Innenraum-Variabilität

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

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Der Federungskomfort ist für die Klasse nicht schlecht. 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. Kopfsteinpflaster ist durchaus wahrnehmbar, aber die Vibrationen sind gut dämpft und auch das Wummern im Innenraum hält sich in Grenzen. Beim Überfahren von Temposchwellen 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 gut absorbiert, man wankt aber erwartungsgemäß stärker über einseitige Bodenwellen als im

Peugeot 208. Lange Etappen auf der Autobahn sind dank des gebotenen Fahrkomforts kein Problem, nur mitunter tritt merkliches Stuckern auf.

3,0 Sitze

Die Vordersitze sind beim Peugeot e-2008 GT höhenverstellbar, im Falle des Beifahrersitzes jedoch nicht in der Basisausstattung. In Verbindung mit der optionalen Lederausstattung ist der Fahrersitz dann elektrisch verstellbar. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm und bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen und im darüberliegenden Bereich sind etwas gepolstert. Die ausstattungsabhängige Mittelarmlehne mit Staufach kann lediglich 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.

⊖ Bei der Elektro-Version ist der optionale Fahrersitz des Lederpakets nicht mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die bei den anderen Varianten zudem eine einfache Massagefunktion bietet.

2,1 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum geht es im Peugeot e-2008 GT angemessen leise zu, herausragend sind die Messwerte allerdings nicht. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, jedoch sind die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören.

Ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf gutem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 65,3 dB(A), sodass man sich noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann.

3,1 Klimatisierung

Der neue e-2008 ist bereits in der Basisausstattung (Active) mit einer Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Ausstattungsabhängig bietet unser Testwagen zudem ab Werk beheizbare Vordersitze und stärker getönte Scheiben hinten. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Der Peugeot ermöglicht durch die serienmäßige Wärmepumpe zusätzlich eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen auf 21 °C) inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugseitigem Klimamenu sowie per Smartphone-App.

⊖ 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

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS leistende Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt im e-2008 für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die E-Maschine spontan und nutzt sein Drehmoment von 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der Antrieb beschleunigt den Franzosen trotz des Leergewichts von über 1,6 t vehement. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es

außerorts zu, dennoch ist der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in zügigen 5,3 s abgeschlossen. Der Durchzug ist angemessen, bei einem Elektroauto erwartet man mittlerweile jedoch dynamischere Fahrleistungen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 9,0 s. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 150 km/h – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der e-2008 einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind

nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,1 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. Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der auto-

matische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Für „P“ gibt es eine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der 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 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 Lenkanschlag liegen nicht ganz drei Lenkradumdrehungen.

Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann ausstattungsabhängig die Lenkung beeinflusst werden.

⊖ Das Zweispeichenlenkrad ist durch das oben positionierte Kombiinstrument (i-Cockpit) recht tief angeordnet und daher nicht für alle Körpergrößen passend.

2,3 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 34,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein guter 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 Bremsverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig Korrosion an den Bremsscheiben vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

2,0 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Peugeot e-2008 bietet gerade in der Top-Ausstattung GT ab Werk bereits eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er serienmäßig unter anderem mit dem großen Notbremsassistenten (Active Safety Brake Plus) samt Radar im vorderen Stoßfänger vom Band, der andere Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 140 km/h erkennt. 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 Abstandsregeltempomat samt 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.

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

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der neue 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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)

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.

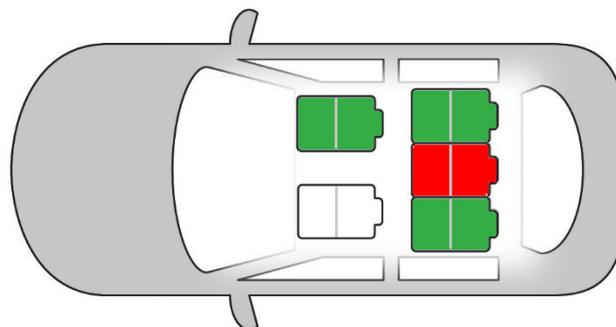
⊕ Ordert man die optionale Lederausstattung, ist auf dem Beifahrersitz zusätzlich eine Isofix-Kindersitzhalterungen mit i-Size-Freigabe vorhanden.

⊖ 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.

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)

2,8 Fußgängerschutz

Der neue Peugeot 2008 erreicht als GT 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 neue 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. Ein akustischer Umfeldschutz macht serienmäßig bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) mit einem Warnton auf das sich nähernde Elektrofahrzeug aufmerksam und kann nicht deaktiviert werden.

1,8 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 20,2 kWh pro 100 km (innerorts etwa 16,7, außerorts 21,0 und auf der Autobahn 23,3 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die 50 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu

laden, sind 53,12 kWh erforderlich. Aus den 20,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 110 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 47 von 60 möglichen Punkten.

2,3 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 20,1 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 88 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der e-2008 GT 37 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 gut da – mit insgesamt 84 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Peugeot e-2008 ist in der Basisausstattung (Active) ab einem Grundpreis von rund 34.400 Euro (bei 16 % Mehrwertsteuer) erhältlich, die Ausstattungslinie GT startet bei knapp 41.000 Euro – das ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse alles andere als niedrig, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs. Zudem kann man von dem genannten Preis aktuell immerhin 6.000 Euro (plus MwSt. für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Umweltprämie abziehen. In der getesteten GT-Variante ist der 2008 bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und

Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der 2008 gut aufgestellt und ermöglicht verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 62 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2020 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind mit Ausnahme der Haftpflichtversicherung (KH: 16) nicht gerade günstig (VK: 20, TK: 20). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie sechs Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Peugeot acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 PureTech 100 Active	1.2 PureTech 130 Active	1.5 BlueHDi 100 Active	e-2008 Active
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	74 (101)	96 (131)	75 (102)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	250/1750	260/0
0-100 km/h [s]	10,9	8,9	11,4	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	196	185	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	17,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	105	103	95	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	16/20/19	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	530
Preis [Euro]	20.958	23.346	24.272	34.361

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

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.300/1.770/1.530 mm
Leergewicht/Zuladung	1.623/407 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.467 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/70 kg
Batteriekapazität	47,50 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Vigo

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,3 m
EcoTest-Verbrauch	20,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 110 g/km)
Reichweite	260 km
Innengeräusch 130 km/h	65,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	280/690/1.125 l

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

Betriebskosten	101 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	336 Euro
Monatliche Gesamtkosten	591 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20		
Basispreis e-2008 GT	40.892 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.686 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.522 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
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	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 507 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/965 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	2,3
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,0
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	1,8
Komfort	2,8	Verbrauch/CO ₂	1,3
Federung	2,6	Schadstoffe	2,3
Sitze	3,0		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	3,1		

Stand: August 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer