
Fahrvorstellung Peugeot 2008: Das etwas andere SUV

Von Jens Riedel

Peugeot gewinnt im Moment an Oberwasser. Nicht nur, dass der Mutterkonzern PSA nach Opel nun auch Fiat Chrysler im Visier hat und mit einer Fusion zum viertgrößten Autohersteller weltweit aufsteigen würde, sondern die Marke ist auch die erste in Europa, die vollelektrische B-Segment-Batteriefahrzeuge anbietet (der Renault Zoe rangiert eine Klasse darunter). Nach dem e-208 folgt nun mit dem e-2008 auch das erste Elektro-SUV im Segment.

Auf ihn sollen zehn Prozent der Verkäufe der komplett neuen Modellgeneration des kleinen Peugeot entfallen. Klein? Die Neuauflage der Baureihe kommt Anfang nächsten Jahres und fällt ganze 14 Zentimeter länger aus als bisher. Der Radstand wuchs um sechs Zentimeter auf 2,60 Meter und das reguläre Kofferraumvolumen um 55 auf 405 Liter. Da ist der 2008 um gut ein halbes Segment gewachsen.

Optisch präsentiert sich der 2008 als genau das, was er ist: Eine Mischung aus 208 und 3008. Aus dem leicht rundlichen Vorgänger wird ein kantiger Charaktertyp. Neben den oft zitierten Leuchten im „Krallen“-Design fallen die säbelartig geformten Tagfahrlichter sowie die sich dreieckartig in der Vorderhälfte zuspitzende und in der hinteren Hälfte ebenso wieder öffnende Charakterlinie ins Auge. Dazu kommt ein mächtiger Kühlergrill mit mächtig vielen Lamellen.

Die größeren Dimension vermitteln im Innenraum Kompaktklassemaße – zumindest wenn es um Fahrer und Beifahrer geht. Das weit vorne platzierte Armaturenbrett läuft an den Rändern bogenförmig aus und sorgt vor allem auf der rechten Seite für ungewöhnlich viel Luft vor und über den Beinen. Dem Fahrer wiederum verschafft das weiter entwickelte i-Cockpit zusätzlich Platz. Das zu Beginn oft kritisierte Konzept mit etwas höher gelegter Instrumentenanzeige und tiefer positioniertem Lenkrad gibt mittlerweile keinen noch Anlass zu Kritik. Im Gegenteil – und einen Vorschlag für die nächste Evolutionsstufe hätten wir auch schon.

An vielen Stellen findet sich weiches Material, selbst das carbonartig wirkende Dashboardpanel ist unterschäumt. Dekorleisten und Ziernähte sorgen schon im Basismodell für farbigen Pepp. Die Wippschalter für die Klimatisierung und den Warnblinker schmeicheln dem Auge, während die darüber platzierten Sensortasten für die Bedienung des Infotainments leider weder eine haptische noch eine akustische Rückmeldung liefern. Löblich hingegen: Die Klappe für die induktive Ladeschale lässt sich gleichzeitig auch als Smartphonehalter nutzen.

Nicht ganz so luftig geht es im Fond zu. Wegen der ansteigenden Gürtellinie und der breiten C-Säule fühlen sich die Mitfahrenden auf der Rücksitzbank – je nach Sichtweise – gut und sicher umschlossen oder etwas eingengt. Kopf- und Beinfreiheit gehen aber so oder so in Ordnung. Für den Einstieg gilt das jedoch nicht. Der Türausschnitt hinten ist recht schmal und die üppigen Schweller erschweren den Zustieg zusätzlich. Lob verdient hingegen der Kofferraum. Auch wenn das Gepäckabteil nach Umklappen der Rücksitzlehnen nicht topfeben ist, so überzeugen zum einen die einfache 45-Grad-Arretierung des Ladebodens und das darunter liegende 29-Liter-Fach. Es bleibt nicht nur in der E-Version erhalten und nimmt hier dankend das Ladekabel auf, sondern in ihm kann auch die komplette Hutablage verschwinden.

i-Cockpit mit 3-D-Anzeige

Zurück nach vorne: Der Peugeot 2008 trägt, wie gesagt, das neue i-Cockpit (Ausnahme: Basismodell Active). Es ist dank vorgelagerter zweiter Scheibe dreidimensional ausgelegt, so dass die aktuell wichtigsten Informationen etwas näher ins Blickfeld rücken. Je nach persönlichen Vorlieben lassen sich gut ein halbes Dutzend Ansichten wählen, wobei auch eine ohne 3-D-Effekt möglich ist. Dazu kommen drei zur Wahl stehende Farbmuster. Eingefasst ist das i-Cockpit in einen Rahmen, dessen äußere Elemente wie Handgriffe zum Herausziehen oder Hineinsetzen des Instrumentariums wirken.

Das oben abgeflachte kleine Lenkrad stört die Sicht auf die Anzeigetafel nicht (mehr). Es wirkt nur auf ein paar Minuten ungewöhnlich. Danach hat sich der Fahrer daran gewöhnt. Die Hände ruhen nahezu ausschließlich auf 11- und 1-Uhr-Stellung, so als ob man einen Flugzeugsteuer in der Hand hält. Irgendwann fragt man sich da, wofür der untere Lenkradkranz überhaupt noch gut sein soll. Er ist eigentlich überflüssig geworden und könnte – eben wie in einem Pilotencockpit – genauso gut wegfallen, liebe Peugeot-Entwickler.

Das Fahren beeinflusst das kleine Lenkrad jedenfalls nicht. Im Gegenteil. Die Lenkung des 2008 arbeitet angenehm direkt. Und vor allem in Verbindung mit der Topmotorisierung ergibt sich auch dank gut geformter Sitze ein erfreulich dynamisches Gesamtpaket. Die unauffällig und unaufdringlich arbeitende serienmäßige Acht-Gang-Automatik des Puretech 155 harmonisiert perfekt mit dem 155 PS (116 kW) starken 1,2-Liter-Triebwerk. Dank 240 Newtonmetern Drehmoment geht es in 8,2 Sekunden auf Tempo 100 und bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h. Das leichte Knurren des Dreizylinders darf da als willkommene Klanguntermalung gelten.

Auch die beiden anderen Benzinmodelle bedienen sich des 1,2 l Puretech: Das handgeschaltete Einstiegsmodell mit 102 PS (75 kW) und 205 Nm sowie die mittlere Leistungsstufe mit 131 PS (96 kW) und 230 Nm als voraussichtlich meistverkaufte Variante. Letztere gibt es wahlweise ebenfalls mit Automatik, wobei das manuelle Getriebe ganz markentypisch butterweich und absolut präzise durch die Schaltkulisse flutscht. Die oberhalb der Grundausstattung zum Standard gehörenden zusätzlichen Fahrmodi „Eco“ und „Sport“ zeigen sich ausreichend stark von „Normal“ abgegrenzt, was anderswo ja nicht unbedingt selbstverständlich ist. Die Wipptaste für die Fahrstufenauswahl liegt allerdings ungünstig sehr weit hinten in der Mittelkonsole.

Elektrovariante ab 35.250 Euro

Verbrennerseitig gibt es den 2008 auch als 1,5-Liter-Diesel mit ebenfalls 131 PS sowie 300 Nm, aber ausschließlich mit Automatik und in der mittleren Ausstattungsstufe. Das treibt den Preis auf fast 30 000 Euro. Den anderswo erhältlichen 100-PS-Diesel enthält Peugeot deutschen Kunden vor. Die Normverbräuche des 2008 liegen zwischen 3,8 und 5,0 Litern je 100 Kilometer und werden mit Effizienzeinstufungen von A+ bis B belohnt. Die Preise bewegen sich zwischen 21.500 und 35.900 Euro.

Und einer verbraucht gar keine fossilen Brennstoffe. Der ab Ende April oder Anfang Mai erhältliche e-2008 kommt mit dem 136 PS (100 kW) starken Elektromotor daher, der auch e-208 und Opel Corsa-e antreiben wird. Ungewöhnlich ist, dass das Fahrzeug in allen drei Ausstattungslinien angeboten wird, was für einen Basispreis von 35.250 Euro sorgt. Die Topversion GT ist knapp 6500 Euro teurer. Auch hier ist der Fahrmodi-Schalter mit Ausnahme des Grundmodells mit an Bord und sorgt vor allem in der Einstellung „Sport“ für viel Fahrvergnügen. Die Rekuperation erlaubt zwei Stufen, wobei sich auch die stärkere etwas zurückhält, um den Hintermann nicht unnötig in Bedrängnis zu bringen, wenn der Fuß vom „Gas“ genommen wird.

320 Kilometer Normreichweite werden für den Peugeot e-2008 angegeben. Das erscheint uns nach einer ersten kurzen Ausfahrt etwas zu hoch gegriffen und muss sich daher erst

noch in der Praxis zeigen. Weniger erfreulich sieht es in Sachen Ladetempo aus: Gut 24 Stunden müssen für eine Voll-Ladung an der heimischen Steckdose einkalkuliert werden. Eine verstärkte Steckdose und eine 4,6-kW-Wallbox oder -Ladesäule machen die Sache mit 17 respektive elf Stunden auch nicht wirklich besser.

Licht am Elektrohorizont versprechen erst Wallbox oder Ladesäulen mit elf kW Leistung, die die Batterie binnen fünf Stunden wieder voll aufladen. Stationen mit 22 kW bringen den Fahrer hingegen nicht weiter: Der Onboard-Charger des Autos kann nur elf kW verarbeiten. Eine Schnell-Ladesäule vorausgesetzt geht es im Idealfall aber auch in einer halben Stunde auf 80 Prozent der Kapazität.

Den Umgang mit der Elektromobilität erleichtern die im Navigationssystem hinterlegten Ladestationen. Dazu kommen die Serviceangebote des Dienstes „Free2Move“ mit einem Ladepass für über 115.000 Strom-Zapfsäulen in Europa und vergünstigten Miet-Verbrennungsfahrzeugen für die geplante Urlaubstour. (ampnet/jri)

Daten Peugeot 2008 1,2 I Puretech 130

Länge x Breite x Höhe (m): 4,30 x 1,77 x 1,53
Radstand (m): 2,60
Motor: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbo
Leistung: 96 kW / 131 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter (auf NEFZ umgerechnet)
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 103 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1267 kg / max. 448 kg
Kofferraumvolumen: 405–1467 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 215/65 R 16
Basispreis: 23.250 Euro

Daten Peugeot e-2008 (abweichend)

Motor: Elektro
Leistung: 100 kW / 136 PS bei 5500 U/min
Drehmoment: 260 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,0 Sek.
Batterie: Hochvolt-Lithiumionen, 50 kWh
Energieverbrauch: 17,8 kWh / 100 km
Elektr. Normreichweite: max. 320 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1623 kg / max. 407 kg
Max. Anhängelast: k.A.
Wendekreis: 10,4 m
Basispreis: 35.250 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



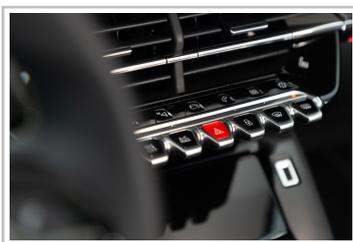
Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot e-2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net
