

PEUGEOT E-208 – ELEKTRO OHNE SCHNÖRKELE

Der Markt fordert schon seit Längerem ein „normales“ Elektroauto, welches nicht mit übertriebenem Design daherkommt. Es soll sich in die typischen Alltagssituationen einfügen und nicht weiter auffallen. Beim Peugeot e-208 ist das der Fall – und der Unterschied zum Verbrenner kaum ersichtlich.

Text *Edip Zvizdic*



Sowohl im Innenraum, Kofferraum, als auch beim iCockpit wird der gleiche Ansatz bei allen Antriebsvarianten verfolgt. Somit muss sich der Kunde nicht für die Ausstattung entscheiden, sondern wählt den Antrieb – und bekommt das gleiche Angebot über alle Varianten hinweg. Beim Einsteigen fällt auf, dass der Fahrer im Mittelpunkt steht. Sämtliche Bedienelemente sind auf diesen ausgerichtet. Insbesondere das i-Cockpit kann dies nicht verbergen. Nun heißt es einsteigen, E-Fahrzeug starten, Gang einlegen und losfahren. Natürlich vollkommen lautlos und lokal emissionsfrei. Batterien mit einem Energiegehalt von 50 kWh stecken unter dem Bodenblech des Peugeot e-208. Der Verbrauch liegt bei 16 kWh pro 100 Kilometer, so schafft der kleine Elektro-Flitzer 340 Kilometer Reichweite (nach WLTP).

Wie alle Elektroautos beschleunigt auch der e-208 nahezu lautlos, gleichmäßig und mit vollem Drehmoment. Dabei treffen 100 kW (136 PS) und 260 Newtonmeter auf 1455 Kilogramm. Das reicht für 8,1 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h. Die Spitze regelt Peugeot bei 150 km/h ab. Ein höheres Tempo würde nämlich den Akku ruckzuck leeren. Der e-208 ist aber mehr City-Flitzer als Langstreckenlimousine, denn besagte Fahrwerte gelten nur, wenn der Schalter auf Sport steht. In N-Stellung begrenzt Peugeot die Leistung auf 80 kW, in Eco sogar auf 60 kW. Der Grund: Strom sparen. Mit der Folge, dass das agile Temperament des e-208 deutlich gedrosselt wird. Richtige Fahrfreude kommt bei meiner Testfahrt daher nur im Sportmodus auf.

Dafür überzeugen andere Dinge umso mehr, etwa die gut abgestimmte Federung, der handliche Umgang und der niedrige Geräuschpegel im Innenraum. Hier überzeugt Peugeot mit dem i-Cockpit oberhalb des Lenkrads. Preislich startet der Peugeot e-208 bei 30 450 Euro. Dafür spendieren die Franzosen ihrem elektrischen Flitzer auch einen dreiphasigen Onboard-Lader, sodass die Batterie an einer 11,0-kW-Wallbox in gut fünf Stunden wieder zu 100 Prozent gefüllt ist. Deutlich schneller geht es an Gleichstrom-Quick-Chargern, wie sie zum Beispiel an den Autobahnen zu finden sind. Hier dauert es bei 100 kW lediglich 30 Minuten, um den Energiespeicher auf 80 Prozent seiner Kapazität zu bringen. An der Haushaltssteckdose mit 230 Volt vergehen allerdings gute 16 Stunden, bis der Akku wieder voll ist.

Statt wie die Verbrenner beim Bremsen Energie in Wärme zu verwandeln, holt sich der e-208 diese über zwei unterschiedlich starke Rekuperationsmodi zurück in die Batterie. Über den Wahlhebel lässt sich die Stärke der Verzögerung in zwei Stufen von sanft bis stark regeln. Alternativ verzögert der Stromer über das Bremspedal mithilfe des

E-Motors, solange, bis die mechanische Bremse wirkt.

Der Übergang ist dabei kaum zu spüren und wird lediglich auf der kleinen digitalen Anzeige ersichtlich.

Ansonsten gefällt der kleine elektrische Peugeot mit gutem Handling und einfacher Beherrschbarkeit.

