



Variable Neuling, hier in Rüsselsheim: Den e-Boxer gibt es in vier Längen, drei Höhen und mit drei Radständen

Fotos: Peugeot/Alexander Heilmann

## Boxer-Einstand

Große Stütze für den LCV-Bereich von Peugeot: Der e-Boxer komplettiert das strombetriebene Portfolio der Stellantis-Transporter. Nicht nur optisch erscheint er schnörkellos und leicht durchschaubar.

**Warum hat es** eigentlich so lang gedauert, bis Stellantis seinen größten Transporter endlich mit Elektroantrieb ausgestattet hat? Im Skalieren waren die Macher des neuen multinationalen Herstellerkonzerns schon immer gut – dank EMP2-Plattform von PSA, dem seit 2017 perfekt modifizierbaren Baustein. Aber aufgrund der Maße des größten Transporter-Modells kam diese Basis mit Modifikationen nicht infrage.

Der Citroën Jumper, das Peugeot-Pendant Boxer sowie der Fiat Ducato laufen in Italien nahe Atessa vom Band. Für den Umbau des Fiat Ducato als E-Version wurde ein Spezialist beauftragt: die in Istanbul ansässige BD Auto. Was lag also näher, trotz logistischen Aufwands dort nicht nur einen, sondern alle großen Stellantis-Lastesel batterieelektrisch nachzurüsten?

### Eigene, etwas andere Lösung

Mit dem türkisch-britischen Unternehmen BD Auto hatte PSA den e-Boxer wie auch den e-Jumper bereits 2019 in Bir-

mingham vorgestellt, aber dann nach der WLTP-Richtlinie homologisieren müssen. Raus kam nun dieser Franzose. Der elektrische 122-PS-Antrieb gibt seine Leistung linear ab 300 bis zur Maximaldrehzahl von 3.673 U/min ab. Ihn speisen entweder eine 37- oder eine 70-kWh-Batterie, die dem Fahrwerk 470 respektive 670 Kilogramm schwere Gründe geben, auf die drei Fahrstufen der beiden kleineren Transporter zu verzichten.

Aber, wie Peugeot-LCV-Produktmanager Gökmen Calis versichert, profitieren alle e-Boxer vom verstärkten 435-Fahrwerk, zu dem etwa auch robuster ausgelegte Blattfedern am Heck gehören. Ungeohnt, aber bedienungsfreundlich wirken die in einer Konsole versenkten Druckknöpfe „D“, „N“ und „R“. Gewöhnungsbedürftig fürs Tänzeln an die Rampe oder punktgenaue Parkmanöver dürfte die Kriechneigung bei eingelegtem „D“ oder „R“ sein: Wer zu früh von der Bremse steigt, muss dann damit rechnen, dass der große e-Boxer doch noch Bewegung zeigt.

### Verschiedene Reichweiten

Ob mit 37- oder 70-kWh-Akku: Nach WLTP sollen die Batterien für 116 respektive 247 Kilometer reichen. 91 Prozent zeigt das Display am Ortsausgang Rüsselsheim auf der B 43 – knapp unter 60 Prozent lese ich beim Abstellen an der gelb unterlegten Innenspiegel-Anzeige ab. Nach meinen 60 zurückgelegten Kilometern entspricht das einem Stromverbrauch von 22 kWh.

Packesel oder Werkstattwagen – die Optionen sind vielfältig. Die kurze L1H1-Version gibt es ab 57.990 Euro, 2.000 Euro mehr zahlt, wer die nächste Länge L2H2 mit 11,5 m<sup>3</sup> als Zuggpferd im alternativen Fuhrpark einstellen will. Lange Parkbuchten und mindestens 67.380 Euro benötigen Kunden, die den großen Akkusatz im Unterboden wollen. In L4H3-Kastenform wird der e-Boxer zum Lastentier mit maximal 17 m<sup>3</sup> Karosserievolumen.

Vielseitig sind auch die elektrischen Lademöglichkeiten und Optionen: Per AC Typ 2 kann mit 22 kW, am CCS-Schnelllader

mit 100 kW Gleichstrom geladen werden, was für den 37-kWh-Akku bedeutet, dass er an der „jwd-Zapfsäule“ oder der 22-kW-Wallbox nach drei Stunden wieder voll ist. Am CCS-Stecker reicht eine Stunde, um den Speicher auf 80 Prozent Gesamtkapazität zu pushen. Als zeitraubenden Backup gibt es die 7,4-kW-Ladevariante – damit sind sechs Stunden bis „voll“ (37-kWh-Akku) vertretbar.

**Milde Dynamik, gutes Handling**

Leise, aber etwas verhalten beschleunigt der elektrische Boxer. Das Drehmoment des Motors liegt leicht unterhalb der Konkurrenz. Die Drucktasten parieren meist problemlos, der Blick ins Rückspiegel-Display verrät, ob Tastenbefehle angekom-

men sind und umgesetzt werden. Peugeots neuer Maxistromer wartet mit zahlreichen Ausstattungs-Features auf, lässt in puncto Sicherheit kaum etwas vermissen: Fußgängerwarnung und Einparkhilfe sind eingebaut, der 22-kW-Lader und sogar ein DAB-Radio vorhanden. Assistenzsysteme wie Notbremsshelfer, Spurhalter mit Verkehrszeichenerkennung oder der Totwinkelwarner kosten allerdings Aufpreis.

Direkt ab Werk oder beim Händler sind vom e-Boxer natürlich auch etliche Branchenmodelle für KEP, Kühl- oder Pharmatransporte erhältlich. Für den deutschlandweiten Service sind bislang 68 sogenannte Professionell Service Partner eingerichtet, die mit spezieller Werkstatteinrichtung und entsprechenden Durchfahrtshöhen

für die fachgerechte Wartung und Reparaturen sorgen sollen.

**Nachfolger bereits 2024**

Noch liegt der LCV-Marktanteil der Löwenmarke hierzulande bei unter vier Prozent (Klasse bis 6 t, Stand: 10/2021). Aber der e-Boxer könnte helfen, mehr zu holen. Bis 2024, dann will Stellantis eine neue, eigene Basis schaffen – vorausgesetzt, die Nachfrage entwickelt sich entsprechend. *gvo*

**Peugeot e-Boxer**

**Maße und Varianten:**

3,5 bis 4,0 t zul. Gesamtgewicht

**Längen:** (vier Varianten)

4,96 bis 6,36 m

**Breite:** (mit Außenspiegeln)

2,50 m

**Höhen:** (drei Varianten)

2,25 m, 2,52 m, 2,76 m

**Radstände:** (drei Varianten)

3,00 m, 3,45 m, 4,04 m

**Ladevolumen:** 8 bis 17 m<sup>3</sup>

**max. Zuladung:** 1.285 kg

**Antrieb**

E-Motor mit 90 kW/122 PS

260 Nm, Frontantrieb

**Vmax:** 100 km/h (3,5-t-Variante)

90 km/h (4,0-t-Variante)

**Batterie-Kapazitäten:**

37 kWh oder 70 kWh

**Verbrauch und Reichweite**

**Normverbrauch:**

36,2 kWh/100 km (37 kWh) oder

31,7- 38,4 kWh/100 km (70 kWh)

**Reichweite:**

116 (37 kWh), 247 km (70 kWh)

**Preis:** ab 57.990 (ohne Förderabzug)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1



2



3



4

- 1 **Stromer-Trio: e-Expert, e-Partner und e-Boxer**
- 2 **Statt Hebel: Schalten per Tastendruck**
- 3 **Der Spiegel verrät Reichweite und vieles Nützliche mehr**
- 4 **Robustes Fahrwerk dank der verstärkten Blattfederung**