

Zweiter E-Kombi aus der EU

Die erste Welle der automobilen Elektrifizierung bestand vor allem aus SUV-Modellen. Jetzt kommen aber zwei EU-Kombis von Stellantis. Der Peugeot e-308 SW ist der zweite.



Fotos: Paul Janosch Erising

Kompaktklasse in passendem Format. Der Peugeot e-308 unterscheidet sich optisch nicht von den Verbrennern.

Der Titel des Ankündigungsweltmeisters in der Kategorie Elektro-Kombi geht an Peugeot: Denn die Elektroversion des 308 SW hatten die Franzosen erstmals im September 2022 so öffentlich wie lautstark angepriesen. Damit war die Löwenmarke deutlich früher dran als alle anderen – inklusive der Stellantis-Schwestermarken.

Nun, da der Wagen (ab 38.458 Euro) endlich seine Markteinführung er-

lebt, schnappt sich den Titel des ersten Elektro-Kombis aus Europa aber ein anderer: Der technische Zwilling namens Opel Astra Sports Tourer Electric hat sich ein wenig vorgedrängelt und stand hierzulande ein paar Tage früher bei den Händlern. Dass der Opel als Erster an deutsche Kunden übergeben wird, liegt eventuell auch daran, dass er im hessischen Rüsselsheim vom Band rollt – und der

Peugeot im französischen Mulhouse. Weshalb man sich unterm Konzerndach nicht etwas besser abgesprochen hat in Sachen Zeitplan, bleibt ein kleines Rätsel.

Vermutlich damit sich die ganze Welt mit dem noch immer etwas ungewohnten, neuen Peugeot-Logo vertraut macht, prangt es nicht nur an Bug und Heck, sondern auch an den Flanken. Eine für die Marke typische



1 Das kleine Lenkrad und der Blick über dieses ins Kombiinstrument überzeugt auch nach Jahren, die Peugeot es installiert, nicht alle Fahrer. **2** Der Kofferraum ist kombigroß und durch die hohen Seitenwände in Normalstellung noch etwas größer. **3** AGR-zertifizierte Sitze gibt es auch im e-308.

Rückbesinnung auf die eigene Historie: die Modellbezeichnung 308 auf der Motorhaube.

Mehr Kofferraum als gedacht

Wie viel Kombi steckt in dem neuen 4,64 Meter langen Elektroauto, dessen Dachlinie nach hinten fast schon coupéhaft gestaltet ist? Von außen sieht man ihm seine Lademeisterqualitäten jedenfalls nicht sofort an – auch, weil der neue 308 SW zwei Zentimeter niedriger ist als das Vorgängermodell. Die Kopffreiheit auf der Rückbank geht in Ordnung – anders als die Beinfreiheit für Menschen über 1,85 Meter. Von den

knapp sechs Zentimetern mehr Radstand gegenüber dem Kurzheck-308 spüren Passagiere im Fond wenig. Das gelingt anderen Herstellern kompakter Kombis seit vielen Jahren besser.

Immerhin haben die Franzosen einen bemerkenswerten Taschenspielertrick angewandt, um das volle Kofferraumvolumen auf 548 Liter hochzupumpen: Die Innenverkleidung reicht etwas über die untere Fensterlinie und bildet mitsamt des Sichtschutzrollos eine Art Kunststoffbox mit entsprechend großzügigem Füllvermögen. Dass die Sicht nach schräg hinten dadurch zusätzlich zu den recht dicken hinteren Dachsäulen

Die **Anhängerkupplung** beim Peugeot e-308 ist nur für den **Fahrradträger** geeignet, denn **ziehen darf** der Elektro-Franzose **nichts**.

Peugeot e-308 SW GT

Preis: ab 39.866 €

E-Motor | 115 kW/156 PS

270 Nm | 170 km/h | 10 s

WLTP: 15,1 kWh/

WLTP-Reichweite: 415 km

Akkukapazität: 54 kWh (brutto)

AC: 11 kW | **DC:** 100 kW

Maße: 4.636 x 1.852 x 1.442 mm

Kofferraum: 548–1.574 Liter

HK: 17 | **TK:** 20 | **VK:** 23

Wartung: 32.000 km/2 Jahre

Garantie: 2 Jahre (Auto)

160.000 km/8 Jahre (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

eingeschränkt wird, darf hier nicht unerwähnt bleiben. Aber gut, dafür gibt es heute ja hochauflösenden Kameras. Mit umgelegter Rücksitzlehne steigt das Kofferraumvolumen auf kombitypische 1.574 Liter, 21 Liter mehr als beim Astra ST.

Eher unpraktisch: Das Ladekabel hat seinen Platz unterm Kofferraumboden, der häufig durch Gepäck belegt ist. Dass es praktischer geht, zeigt das Beispiel des Warndreiecks, welches im Fall des Falles gut zugänglich an der Innenverkleidung der Kofferraumtür klemmt.

Vorne ist alles anders

Die Autoindustrie befindet sich im größten Transformationsstrudel ihrer Geschichte. Indes hält Peugeot an einem technischen Detail konsequent fest: an der speziellen Fahrerplatz-Anordnung mit einem kleinen Lenkrad, über das man hinweg-statt hindurchschaut, um die Instrumente abzulesen. Nach zwei Tagen mit dem französischen Elektro-Kombi notieren wir: Dieses Cockpit ist und bleibt Geschmackssache.

Die Ladeleistung von bis zu 100 kW entspricht nicht dem Wunsch vieler Fuhrparkleiter.

Hier muss bei Stellantis nachgebessert werden.

Ähnlich fällt unser Fazit zum digitalen Bedienkonzept aus: Unterhalb des Navi-Bildschirms sind anstelle einer klassischen Schalterleiste berührungsempfindliche Kacheln nebeneinander aufgereiht, deren Funktionen sich frei wählen und als Favoriten abspeichern lassen. Obwohl die fünf Touch-Flächen recht groß dimensioniert sind, haben wir sie auf ersten Testfahrten nicht gleich auf Anhieb gut getroffen. Jeder echte Knopf oder Schalter macht seine Arbeit deutlich zuverlässiger. Gut, dass wenigstens die Radiolautstärke weiterhin per Drehrädchen geregelt wird.

Unaufgeregtes fahren

Bei der Fahrwerksabstimmung ist der Versuch geglückt, dem Elektro-Kombi eine satte, aber dennoch komfortable Straßenlage mit auf den Weg zu geben. Die Leistungsbereitschaft des neuentwickelten 156-PS-Elektromotors fühlt sich ausgewogen an. Auch auf kurvigen Passetraßen im spanischen Hinterland ging es munter bergauf – ohne dabei allzu ungestüm an der Vorderachse zu zerren. Mit der Energie, die im mit neuartigen Zellen bestückten 54-Kilowattstunden-Akku (Bruttowert) steckt, geht die E-Maschine vergleichsweise

sparsam um: Der WLTP-Verbrauch liegt bei 15,1 kWh pro einhundert Kilometer. Da es in der rauen Wirklichkeit eher 16 bis 17 kWh sein dürften,

sollte man die von Datenblatt und Bordcomputer versprochene Reichweite von bis zu 415 Kilometern eher auf etwas mehr als 300 Kilometer einschätzen, bis die Stromtankstelle in Sichtweite kommt.

An der firmeneigenen oder öffentlichen Ladesäule vergehen aufgrund des dreiphasigen 11-kW-Onboard-Laders (Serienausstattung) fünfeinhalb Stunden bis der leere Akku wieder komplett gefüllt ist. Wer weniger Zeit hat: An Ultra-Schnellladesäulen dauert es in etwa 35 Minuten, bis ein leer gefahrener Akku mit den maximal möglichen 100 kW Ladeleistung wieder bei rund 80 Prozent angekommen ist. Damit liegt der e-308 jedoch nur im unteren Mittelfeld. Wir finden: Von einem Elektroauto, das im Jahr 2023 zur Weihnachtszeit auf den Markt kam, hätten sich die Kunden nicht nur mehr Ladeleistung wünschen dürfen, sie hätten sie auch bekommen sollen.

Paul-Janosch Ersing



Kombis funktionieren im Flotteneinsatz noch immer bestens, auch elektrisch.