



## Peugeot 208 e-HDi FAP 68 STOP&START Active EGS5

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(50 kW / 68 PS)

Der neue Peugeot 208 stellt sich gegen den Trend von immer länger werdenden Fahrzeugen. Trotz der um sieben Zentimeter kürzeren Karosserie gegenüber dem 207 bietet er im Innenraum und im Kofferraum etwas mehr Platz. Der 208 kann mit seiner gelungenen Fahrwerksabstimmung zwar überzeugen, doch der Fahrkomfort wird durch die schwache Heizung und die relativ lauten Innengeräusche etwas eingeschränkt. Auch wenn sich der HDi Motor recht sparsam fahren lässt, die Fahrleistungen und speziell das automatisierte Schaltgetriebe EGS5 können nicht überzeugen. Punkten kann der Franzose mit den sicheren und sogar überraschend agilen Fahreigenschaften sowie den standfesten Bremsen. Die Lenkung mit dem extrem kleinen und dadurch schlecht greifbaren Lenkrad könnte dagegen etwas mehr Rückmeldung geben. Der Peugeot 208 e-HDi ist ab 17.000 Euro erhältlich und zeigt trotz der hohen Fixkosten eine gute Wirtschaftlichkeit. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** Citroen C3, Renault Clio, Seat Ibiza, VW Polo.

**+** gutes Raumangebot vorn, ausgewogen abgestimmtes Fahrwerk, sichere Fahreigenschaften, gute Wirtschaftlichkeit

**-** schlechte Rundumsicht, schwache Heizung, magere Fahrleistungen, unkomfortables EGS5 Getriebe



### ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

1,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,9 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,7 Langstrecke

3,2 Transport

4,1 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des Peugeot 208 ist insgesamt zufriedenstellend. Die Karosserie zeigt sich weitgehend sauber verarbeitet, nur im Detail gibt es die ein oder andere Nachlässigkeit, die negativ auffällt. So sind die Bördelkanten der Heckklappe nicht perfekt abgedichtet und die Spaltmaße verlaufen teilweise ungleichmäßig. Der Innenraum wirkt auf den ersten Blick modern und solide. Das kleine Lenkrad und der große, freistehende Navibildschirm stechen als erstes ins Auge. Die im Innenraum verwendeten Materialien wirken nicht besonders hochwertig und sind teilweise nicht perfekt verarbeitet. Kanten werden nicht immer sauber entgratet und sind dadurch scharfkantig, das Armaturenbrett ist nur teilweise aufgeschäumt und wirkt deshalb billig. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung eingebunden und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden. Immerhin gibt es einen Fehlbetankungsschutz, wodurch ausgeschlossen wird, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird.

- + Der Unterboden ist aufwändig verkleidet und dadurch weitgehend glattflächig.
- Die Türschweller sind nur wenig abgedichtet, wodurch diese schnell verschmutzen. Es fehlen Stoßleisten an den Türen und Stoßfängern, die den Lack vor kleinen Remplern oder Kratzern schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten (keine Dämpfer).

2,3

### Alltagstauglichkeit

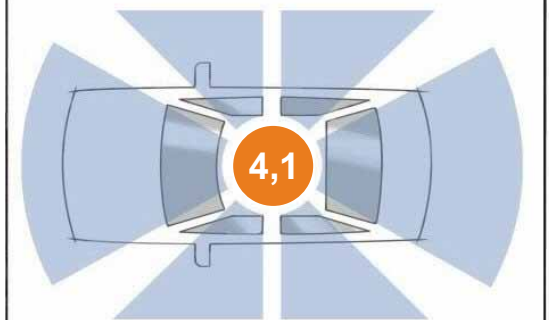
- + Die Alltagstauglichkeit des mit vier vollwertigen und einem schmalen Notsitz ausgestatteten Kleinwagens ist gut. Dank des 50-l-Tanks sind Reichweiten von bis zu 1.087 km mit nur einer Tankfüllung möglich. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 430 kg, auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 65 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es aber ein vollwertiges Reserverad (im Testwagen vorhanden). Nur wenn man das Reserverad wählt, findet man auch Bordwerkzeug und einen Wagenheber an Bord.

3,2

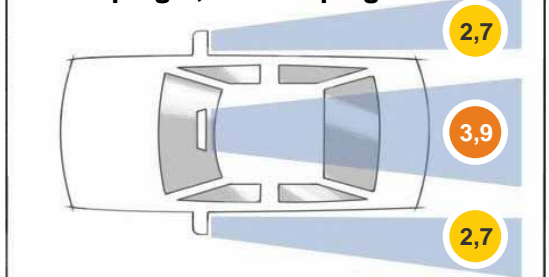
### Sicht

Die Fahrzeugenden des Kleinwagens lassen sich recht gut abschätzen. Die Sicht auf den den Verkehr ist zufriedenstellend. Hindernisse vor und direkt hinter dem Fahrzeug lassen sich zufriedenstellend einsehen. Die Sicht im recht kleinen Innenspiegel könnte besser sein, die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn befriedigend aus, Xenonscheinwerfer sind leider nicht lieferbar.

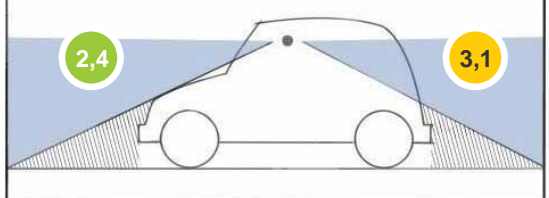
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis, der rechte Wischer ist aber etwas zu klein, wodurch im oberen Bereich der Frontscheibe ein größerer Teil ungewischt bleibt.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es Einparkensensoren hinten. Zum Ende des Jahres soll zusätzlich ein Einparkassistent (Park Assist) lieferbar sein, der während der Vorbeifahrt seitliche Parklücken vermisst und auf Knopfdruck selbstständig ein- und ausparkt. Das gegen Aufpreis lieferbare Sichtpaket beinhaltet neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Das (optionale) LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Verkehr wahrgenommen wird.

⊖ Die Rundumsicht des 208 ist nicht besonders gut. Die breiten B-Säulen schränken die Sicht zur Seite erheblich ein und auch die hinteren Dachsäulen sind relativ voluminös ausgeführt, was den Blick nach schräg hinten erschwert. Immerhin die vorderen A-Säulen sind recht schlank und somit wenig sichtbehindernd.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.

3,1

## Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim fünftürigen 208 zufriedenstellend. Der niedrige Schweller erleichtert den Zugang zum Fahrzeug ebenso wie die angenehme Sitzhöhe. Leider muss beim Ein- und Aussteigen aber der relativ breite Schweller überwunden werden, zudem sollten speziell große Personen aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf an dem flach verlaufenden Windschutzscheibenrahmen stoßen. Auch hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus, wobei hier ebenfalls der recht breite Schweller stört. Die Türaufhalter können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten, besitzen aber nur zwei Rasterungen.

⊕ Für die zentrale Türverriegelung ist eine Fernbedienung vorhanden, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht. Die Scheinwerfer leuchten auch bei verriegeltem Fahrzeug gewisse Zeit weiter und ermöglichen nachts einen sicheren Heimweg.

⊖ Peugeot hat sich die Haltegriffe am Dachhimmel beim neuen 208 komplett gespart - beim Vorgänger waren diese noch an allen Sitzplätzen (außer Fahrer) vorhanden.

2,8

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum des 208 fällt mit 260 l für einen Kleinwagen zufriedenstellend aus (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf brauchbare 540 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 260 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (245 l) geringfügig größer geworden.

2,7

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt mit rund 71 cm recht hoch über der Straße. Schweres Gepäck muss vom Kofferraumboden aus über eine 20 cm hohe Stufe gehoben werden, um es auszuladen. Der Kofferraum ist dank der recht großen Ladeöffnung und dem praktischen Format gut nutzbar.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich einfach sowie mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst sehr große Personen genügend Platz, ohne sich den Kopf zu stoßen.
- Bei umgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden nicht ganz eben, da eine Stufe stört. Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen.
- Im Kofferraum gibt es so gut wie keine Möglichkeiten, kleines Gepäck zu fixieren. Lediglich links an der Seitenwand findet man einen Spanngurt. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Die Bedienung des Peugeot 208 ist schon nach kurzer Eingewöhnungszeit problemlos möglich. Die meisten Schalter und Funktionen sind logisch und gut verständlich angeordnet. Die Pedale sind gut angeordnet, der Abstand zwischen Gas und Bremse sollte aber kleiner sein. Automatikwählhebel und Zündschloss sind sinnig platziert. Der Scheibenwischer besitzt zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, welche aber nicht einstellbar ist. Auf Wunsch gibt es einen Licht- und Regensensor (Sicht-Paket). Der im Blinkerhebel integrierte Fahrlichtschalter ist schlecht greifbar, es gibt aber eine gut einsehbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Der ebenfalls im Blinkerhebel integrierte Schalter für die Nebelleuchten ist zufriedenstellend bedienbar, es gibt auch hierfür Anzeigen im Kombiinstrument. Die Anordnung des Klimabedienteils ist nicht ideal, da es sehr tief angebracht ist. Zudem sind die Piktogramme der im Testwagen verbauten serienmäßigen manuellen Klimaanlage nur sehr schwer ablesbar. Ein Klimaautomatik ist gegen Aufpreis lieferbar. Die elektrischen Fensterheber vorn sind gut bedienbar, allerdings besitzt nur die Fahrerseite eine Auf-Abwärtsautomatik. Möchte man auch für die Beifahrerseite eine Auf-Abwärtsautomatik, muss man die teure Ausstattung Allure wählen und dann auch noch Aufpreis dafür bezahlen (Elektrikpaket für 200 Euro). Hinten gibt es nur manuelle Fensterkurbeln. Elektrische Fensterheber hinten gibt es ebenfalls nur bei Wahl des Elektrikpakets in der Allure-Ausstattung. Ablagen gibt es vorn wie hinten nur wenige - außer Türfächer und Becherhalter gibt es keine Ablagemöglichkeiten, hinten fehlen sogar Lehnentaschen.



**Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim Peugeot 208 zufriedenstellend.**

- + Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad kann sich der Fahrer gut anpassen. Der optimal im Blickfeld des Fahrers liegende Multifunktions-Touchscreen der Audioanlage (Serie beim Active) ist nach kurzer Eingewöhnung einfach zu handhaben. Allerdings gibt es so gut wie keine Tasten (nur Lautstärke), wodurch viele Standardfunktionen extra über den Touchscreen angewählt oder eingestellt werden müssen (z.B. auch Senderwahl), was etwas umständlich ist. Gegen Aufpreis gibt es ein gut funktionierendes Navigationssystem. Die meisten Schalter sind bei Nacht gut beleuchtet. Der weit in Richtung Frontscheibe vorgerückte Tacho ist gut ablesbar und liegt gut im Blickfeld des Fahrers. Ein Tempomat mit Speedlimiter ist serienmäßig an Bord, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Tachoinstrument angezeigt.



⊖ Für die vorderen Insassen gibt es zwar helle LED-Leselampen, die hinteren Insassen sitzen aber im Dunkeln, da sich Peugeot die Innenraumbeleuchtung hinten komplett gespart hat. Die hinteren Gurtschlösser hängen an losen Bändern, wodurch man zum An- und Abschnallen zwei Hände benötigt.

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

+ Personen bis zu einer Größe von 1,92 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen (bis ca. 2 m) ausreichen. Dank der großzügigen Innenbreite findet man ein angenehmes Raumgefühl vor.

---

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben die Mitfahrer im Fond nur noch wenig Beinfreiheit. Gerade mal Personen bis 1,76 m können dann noch bequem Platz nehmen. Die Kopffreiheit reicht für ca. 1,87 m große Personen. Auch hinten fällt die Innenbreite großzügig aus, wodurch das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend ist.

---

## 3,2 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

+ Das insgesamt ausgewogen abgestimmte Fahrwerk des 208 bietet einen guten Kompromiss aus einer sportlich straffen Auslegung, ohne dass der Komfort zu stark darunter leidet. Auch lange Strecken können mit genügend Restkomfort bewältigt werden. Einzelhindernisse dringen nicht zu stark in den Innenraum, eine Stuckerneigung ist kaum vorhanden. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut. Sowohl die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven als auch Nick- und Wankbewegungen halten sich im üblichen Rahmen. Voll beladen ändert sich die Charakteristik nur wenig, speziell die Hinterachse spricht dann aber auf Einzelhindernisse etwas sensibler an.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,76 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

### 3,1 Sitze

Auf dem höhenverstellbaren Fahrersitz findet man schnell eine angenehme Sitzposition. Die Lehnen bieten dem Rücken einen zufriedenstellenden Halt, leider gibt es aber weder für den Fahrer noch Beifahrer eine einstellbare Lordosenstütze. Die Sitzflächen sind zwar angenehm gepolstert, bieten aber im seitlichen Bereich etwas wenig Halt. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist akzeptabel, speziell aber im Schulterbereich fehlt es an Unterstützung. In der Ausstattungsvariante Allure sind Sitze mit verstärktem Seitenhalt verbaut. Auf den Rücksitzen hält sich der Sitzkomfort in Grenzen. Die Lehnen sind nur wenig ausgeformt und die weich gefederten Sitzflächen bieten den Oberschenkeln nur wenig Halt.

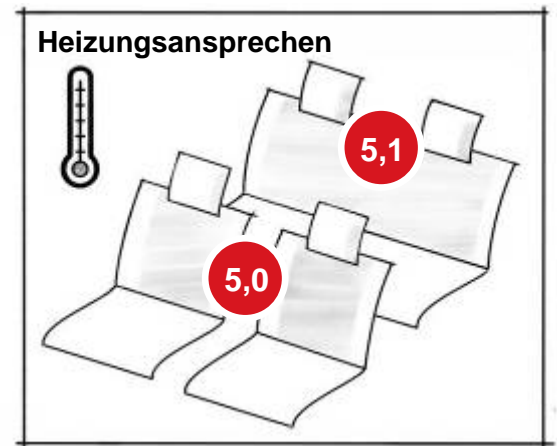
⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen (nur in der Ausstattung Allure).

### 3,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt auf akzeptablem Niveau. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 71 dB(A) ermittelt. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen unangenehm in den Innenraum. Störend ist allerdings der Motor, der sich zwar bei Konstantfahrt dezent im Hintergrund hält, in Verbindung mit dem EGS5-Getriebe beim Beschleunigen aber oft in hohen Drehzahlbereich läuft und dann laut bis in den Innenraum dröhnt.

### 4,4 Klimatisierung

– Die Heizwirkung des Peugeot 208 e-HDi ist schlecht. Der kleine Dieselmotor erzeugt kaum Abwärme, die zum Aufheizen des Innenraums verwendet werden kann. Deshalb dauert es sehr lange bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Serienmäßig ist der 208 mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, welche den Innenraum bei warmen Temperaturen zwar recht schnell herunterkühlt, allerdings oft nachgeregelt werden muss. Die Luftmengenverteilung und gewünschte Temperatur können nur grob eingestellt werden. Eine Klimaautomatik ist aber gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen verbaut).



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

### 3,8 MOTOR/ANTRIEB

#### 4,6 Fahrleistungen\*

– Der 68 PS starke Dieselmotor kann in Verbindung mit dem serienmäßigen EGS5 Getriebe bei den Fahrleistungen kaum überzeugen. Bei Kick-Down dauert es extrem lange, bis der richtige Gang gefunden wird. Der Motor beschleunigt das Fahrzeug dann nur recht träge. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen dadurch rund 11,3 s. Zusätzlich werden die Gänge dann sehr weit ausgedreht, was bei einem drehmomentstarken Dieselmotor (160 Nm bei 1.750 1/min) kaum Vorteile bringt.

### 3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors mit 1,4 l Hubraum ist akzeptabel. Vibrationen können unter Last nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden, bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor zu leichtem Brummen.

### 3,8 Schaltung

– Wie schon bei anderen Peugeot-Modellen, kann das EGS Getriebe auch beim neuen 208 kaum überzeugen. Die Gangwechsel dauern sehr lange, zudem werden die Schaltvorgänge von der Getriebeelektronik abrupt und gefühllos vorgenommen. Dass dies deutlich besser gehen kann, haben andere Hersteller schon vor vielen Jahren gezeigt. Das Getriebe weigert sich teilweise vehement, beim Beschleunigen zurück zu schalten. Wählt es dann endlich einen kleineren Gang, so schaltet es nach dem Beschleunigen nicht mehr hoch - die Drehzahlen bleiben für lange Zeit im sehr hohen Bereich.

Jeder Schaltvorgang wird von einer großen Schaltpause begleitet, die Insassen nicken dabei mit dem Kopf. Selbst bei gelassener Fahrweise nimmt der Schaltkomfort kaum zu. Eine weitere Schwäche ist der schlecht zu bedienende Wählhebel. Es gibt keine Parkstellung, d.h. das Fahrzeug wird immer mit eingelegtem Gang abgestellt. Zum Starten muss man dann ersteinmal in die Neutralstellung schalten.

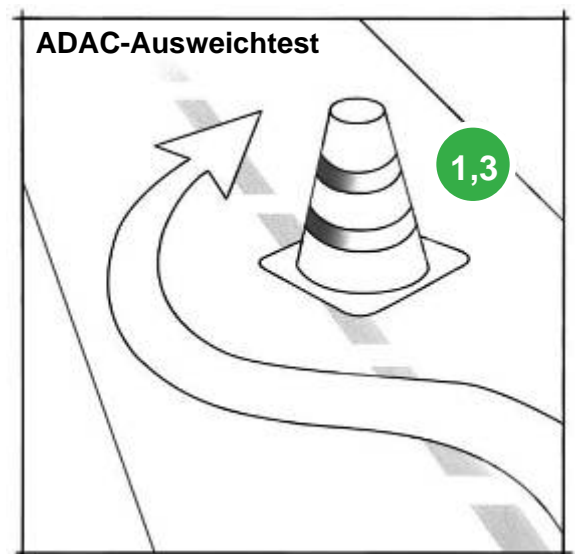
## 2,8 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufungen des Fünf-Gang-Getriebes passen trotz der kurzen Gesamtübersetzung recht gut zum Fahrzeug. Die unteren Gänge könnten aber etwas besser gespreizt sein.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Peugeot 208 reagiert unkritisch auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt stets sicher beherrschbar. Weder Spurrillen noch Seitenwind bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest kann der 208 dank beinahe neutralem Fahrverhalten und effektiv regelndem ESP ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Bei zu schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug kontrollierbar über die Vorderräder und das ESP greift unterstützend ein. Lastwechselreaktionen sind so gut wie nicht vorhanden. Die Traktion des frontgetriebenen Fahrzeugs ist auch auf rutschigem Untergrund zufriedenstellend.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### 2,8 Lenkung\*

⊕ Dank spontan ansprechender Lenkung und dem kleinen Lenkrad lässt sich der 208 recht präzise um Kurven bewegen. Lediglich die Fahrbahnrückmeldung könnte etwas ausgeprägter sein. Die direkte Übersetzung unterstützt die Handlichkeit des Kleinwagens. Beim Rangieren im Stand könnte der Kraftaufwand am Lenkrad aber etwas geringer sein.

⊖ Der Wendekreis von 11,0 m fällt für einen Kleinwagen, der oft in der Stadt auf engem Raum bewegt wird, zu groß aus.

### 2,2 Bremse

⊕ Der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 36,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Energy Saver X Green 88T der Größe 185/65R15). Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ausreichend gut dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen ist auch dank des serienmäßigen Steering Stability Program (SSP) gut. Bei unterschiedlichem Grip-Niveau an den Rädern wird eine leichte Lenkkorrektur eingesteuert, wodurch mehr Bremskraft auf die einzelnen Räder übertragen werden kann.

---

**2,3**

## SICHERHEIT

---

**2,5**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Neben ESP und einem Bremsassistent findet man auch einen Speedlimiter serienmäßig an Bord. Das SSP erhöht die Stabilität beim Bremsen auf unterschiedlichem Untergrund (siehe Kapitel Bremse). Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Bei aktivierter Warnblinkanlage schaltet sich diese bei Blinkerbetätigung nicht automatisch ab. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen.

**2,1**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Peugeot 208 bietet eine gute passive Sicherheit. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug für die Insassensicherheit gute 88% der möglichen Punkte. Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags sowie Gurtstrammer inklusive Kraftbegrenzer sind Serie. Die Kopfstützen reichen vorn in der Höhe für maximal 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall möglichst gut wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen befinden sich nahe genug am Kopf, reichen in der Höhe aber nur für recht kleine Personen bis ca. 1,65 m. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen.
- Hinten gibt es weder Gurtstraffer noch Gurtkraftbegrenzer. Zudem gibt es hinten keine Anschnallerinnerer. Im Kofferraum fehlen stabile Zurrösen.

**2,3**

### Kindersicherheit

- + Bei den ADAC Crashtests erhält der 208 bei der Kindersicherheit gute 78% der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich auf den äußeren Rücksitzen mittels Isofix und Ankerhaken stabil fixieren. Die Gurte sind auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf lang genug. Die Gurtanlenkpunkte liegen allerdings nicht perfekt, zudem hängen die Gurtschlösser an losen Bändern, was das Anschnallen erschwert. Die Airbags des Beifahrersitzes lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann können auch hier Kindersitze problemlos installiert werden. Man sollte allerdings den Herstellerhinweis beachten und den Beifahrersitz möglichst weit nach oben (falls Höheneinstellung vorhanden) und hinten stellen. Laut Hersteller sind auf allen Sitzplätzen Kindersitze aller Klassen erlaubt.
- Der hintere Mittelsitz ist zwar vom Hersteller für Kindersitze freigegeben, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie und höckerartigen Sitzfläche kaum lagestabil befestigen, weshalb der Transport von Kindersitzen auf dem Mittelsitz nicht empfohlen wird. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich keine hohen Kindersitze (z.B. Concorde Lift X-Line) anbringen, da diese am Dachholm anstehen. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

**2,6**

### Fußgängerschutz

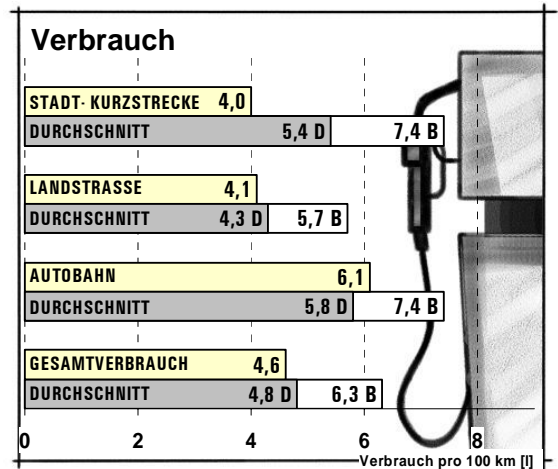
Bei den ADAC Crashtests erhält der Peugeot 208 beim Fußgängerschutz 61% der möglichen Punkte. Während der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube weich gestaltet und entschärft sind, bergen die aggressiv gestaltete Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube eine erhöhte Verletzungsgefahr für Fußgänger.



## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Peugeot 208 e-HDi mit dem serienmäßigen automatisierten Schaltgetriebe EGS5 kann mit einem akzeptablen Verbrauch punkten. Im ADAC EcoTest erreicht die auf Sparsamkeit getrimmte Variante mit einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 146 g/km 29 Punkte im CO-Kapitel des EcoTest. Während der Stadtverbrauch auch dank der Start-Stopp-Automatik mit 4,0 l auf 100 km niedrig ausfällt, liegt der Verbrauch außerorts mit 4,1 l/100 km und auf der Autobahn mit 6,1 l/100 km etwas höher. Im Schnitt wurde ein Verbrauch von 4,6 l/100 km ermittelt.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

### 2,7 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß des Euro5 Dieselmotors liegt im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Speziell im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die NO<sub>x</sub>-Emissionen aber leicht erhöht aus. Für den Schadstoffausstoß gibt es 33 Punkte. In der Summe verpasst der kleine Franzose mit 62 Punkten die vier Sterne doch recht deutlich.

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,1 Betriebskosten\*

⊕ Der Peugeot 208 e-HDi hält sich beim Spritkonsum zurück, zudem benötigt er den nicht ganz so teuren Dieselmotorkraftstoff - dadurch ergeben sich recht moderate Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs.

### 1,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### 1,4 Wertstabilität\*

⊕ Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen Peugeot 208 mit kleinem Dieselmotor kann ein sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

## 3,0 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 17.000 Euro liegt der fünftürige 208 e-HDi (inkl. EGS5 Automatikgetriebe) im durchschnittlichen Bereich für diese Fahrzeugklasse. Der e-HDi 68 ist nur in der mittleren Ausstattungsvariante Active erhältlich. Die Serienausstattung ist zwar weitgehend komplett (Klimaanlage, ESP, Tempomat,...) doch gibt es auch einige Ausstattungsdetails wie z.B. elektrische Fensterheber hinten, die nur in der Top-Ausstattung Allure erhältlich sind und deshalb nicht in Verbindung mit dieser Diesel-Variante geordert werden können.

## 4,8 Fixkosten\*

– Die Einstufungen in den Versicherungsklassen liegen allesamt im recht ungünstigen Bereich. Zudem fallen die jährlichen KFZ-Steuern mit 133 Euro für einen Kleinwagen nicht besonders günstig aus.

## 1,4 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die absoluten monatlichen Kosten sind dank gutem Restwertverlauf und günstigen Betriebskosten niedrig.

### WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	68 VTi	82 VTi	95 VTi	120 VTi	155 THP	HDi FAP 68	e-HDi FAP 92 STOP&START	e-HDi FAP 115 STOP&START
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/1199	4/1397	4/1598	4/1598	4/1398	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	50(68)	60(82)	70(95)	88(120)	115(156)	50(68)	68(92)	84(115)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	95/3000	118/2750	136/4000	160/4250	260/1750	160/1750	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	14,0	12,2	10,5	9,9	7,3	13,5	10,9	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	175	188	190	215	163	185	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,3 S	4,5 S	5,6 S	5,8 S	5,8 S	3,8 D	3,8 D	3,8 D
CO2 [g/km]	99	104	129	134	135	98	98	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/16	14/20/16	14/20/16	14/20/16	14/21/21	16/21/18	16/21/18	16/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	20	24	66	80	82	133	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	389	391	429	465	495	391	421	453
Preis [Euro]	13.450	14.150	14.800	17.250	18.700	13.600	17.350	19.950

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1398 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11/10,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (A.Gang)	<b>11,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4/ 4,1/ 6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	87g/km / <b>146g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,0dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3962/1739/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2005 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1150 kg/430 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/540 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/725 kg
Dachlast	65 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>1085 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>84 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>40 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>187 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>397 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/18
Grundpreis	17.000 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (EGS 5)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (nur beim Allure)	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	410 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	1,9
Alltagstauglichkeit	2,3	Lenkung*	2,8
Sicht	3,2	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen*	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,9	Kindersicherheit	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	Fußgängerschutz	2,6
Bedienung	2,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,9</b>
Raumangebot vorne*	2,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,1
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>3,2</b>		
Federung	2,5	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>1,9</b>
Sitze	3,1	Betriebskosten*	1,0
Innengeräusch	3,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Klimatisierung	4,4	Wertstabilität*	1,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,8</b>	Kosten für Anschaffung*	3,0
Fahrleistungen*	4,6	Fixkosten*	4,8
Laufkultur	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	1,4
Schaltung	3,8		
Getriebeabstufung	2,8		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen