



Peugeot 208 68 VTi Active

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (50 kW / 68 PS)

Die achte Generation der 200-Modellreihe wirkt modern und kann trotz geschrumpfter Außenmaße mit großzügigen Platzverhältnissen punkten. Besonders auffällig sind das kleine Lenkrad und das weit oben positionierte Kombiinstrument. Eine weitere Neuerung stellt der zentrale Multifunktions-Touchscreen dar - dieser ist optimal platziert, aber anfangs etwas gewöhnungsbedürftig in der Bedienung. Überzeugend sind die sicheren Fahreigenschaften und die komplette Sicherheitsausstattung des 208. Der kleine Basismotor mit lediglich 68 PS ist dagegen nur für die Stadt empfehlenswert. Sobald man etwas schneller unterwegs ist, geht kaum noch was voran - Überholmanöver sollten deshalb gut überlegt sein. Der kräftigere 82 VTi ist da sicher die bessere Wahl. Vor allem, da der gemessene Verbrauch des Basismotors von 5,4 l/100 km mit dem des stärker motorisierten Modells beinahe identisch ist. Preislich trennen die beiden rund 700 Euro, die gut investiert sind. Der 208 68 VTi ist in der getesteten Ausstattung ab 14.400 Euro erhältlich.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo MiTo, Dacia Sandero, Citroen C3, Fiat Punto, Ford Fiesta, Hyundai i20, KIA Rio, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, VW Polo.

+ großzügige Platzverhältnisse vorn, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, gute Wirtschaftlichkeit

- schwacher Motor, mäßige Heizung, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

2,6 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,7 Langstrecke

3,4 Transport

4,1 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Peugeot 208 ist insgesamt zufriedenstellend. Die Karosserie zeigt sich weitgehend sauber verarbeitet, jedoch lassen sich kleine Schwächen, wie nicht vollständig abgedichtete Bördelkanten an der Heckklappe oder ungleichmäßige Spaltmaße feststellen. Der Innenraum wirkt auf den ersten Blick modern und solide. Das kleine Lenkrad und der große, freistehende Navigationsbildschirm stechen als Erstes ins Auge. Die verwendeten Materialien sind zum Teil kratzempfindlich und nicht stets perfekt verarbeitet: Kanten sind nicht immer sauber entgratet und dadurch scharfkantig.

- +** Das Armaturenbrett ist teilweise etwas aufgeschäumt und das Interieur wird durch schwarz lackierte Applikationen optisch aufgewertet. Ein Befüllen mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich, da es einen Fehlbetankungsschutz gibt.
- Der Unterboden ist unverkleidet, dadurch entstehen Luftverwirbelungen, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen. Die Türschweller sind nur wenig abgedichtet, wodurch diese schnell verschmutzen - Kratzschutzleisten gibt es ebenfalls nicht. Es fehlen Stoßleisten an den Türen und Stoßfängern, die den Lack bei kleinen Remplern oder vor Kratzern schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung eingebunden und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden.

2,6

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des mit vier vollwertigen und einem schmalen Notsitz ausgestatteten Kleinwagens ist gut bis zufriedenstellend.

- +** Dank des 50-l-Tanks sind Reichweiten von rund 930 km mit nur einer Tankfüllung möglich. 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.
- Die maximale Zuladung liegt mit 435 kg im hinteren Klassenmittelfeld. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis zu 65 kg transportiert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt magere 760 kg (gebremst, bei 12% Steigung).

3,2

Sicht

Sowohl die Übersichtlichkeit der Karosserie als auch die Fahrbahnausleuchtung sind zufriedenstellend. Das Rangieren wird durch aufpreispflichtige Parksensoren am Heck erleichtert.

- +** Die Fahrzeugenden des Kleinwagens lassen sich recht gut abschätzen. Die Sicht auf den Verkehr ist zufriedenstellend. Hindernisse vor und direkt hinter dem Fahrzeug lassen sich zufriedenstellend einsehen. Die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis, der rechte Wischer ist aber etwas klein, wodurch im oberen Bereich der Frontscheibe ein größerer Teil ungewischt bleibt.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.

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 Sicht im recht kleinen Innenspiegel könnte besser sein.

3,1 Ein-/Ausstieg

Im Ganzen klappt das Ein- und Aussteigen beim fünftürigen 208 zufriedenstellend.

⊕ Der niedrig positionierte Schweller erleichtert den Zugang zum Fahrzeug ebenso wie die angenehme Sitzhöhe. Auch hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Türaufhalter können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten, besitzen aber nur zwei Rasterungen. Für die zentrale Türverriegelung ist eine Fernbedienung vorhanden, zudem kann mit dieser das Licht aktiviert werden. Die Scheinwerfer leuchten auch bei verriegeltem Fahrzeug eine gewisse Zeit das Fahrzeugumfeld aus.

⊖ Leider muss sowohl vorn als auch hinten beim Ein- und Aussteigen der relativ breite Schweller überwunden werden. Zudem sollten speziell große Personen aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf an dem flach verlaufenden Windschutzscheibenrahmen stoßen. Peugeot hat sich die Haltegriffe am Dachhimmel beim neuen 208 komplett gespart - beim Vorgänger waren diese noch an allen Sitzplätzen (außer Fahrer) vorhanden.

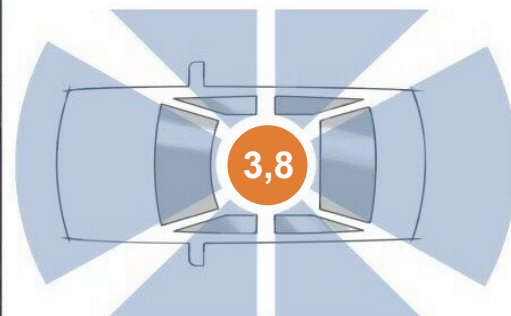
3,0 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt für einen Kleinwagen durchschnittlich aus.

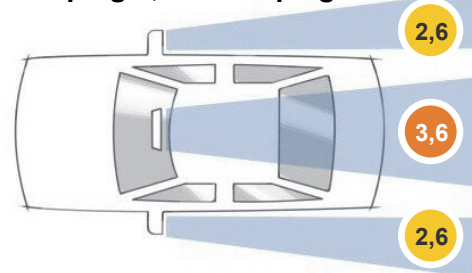
⊕ Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 540 l (gemessen bis Fensterunterkante). Das maximale Volumen bis zum Dach liegt bei brauchbaren 975 l.

⊖ Üblicherweise fasst das Ladeabteil nur zufriedenstellende 260 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung passen nur magere 80 l mehr ins den Kofferraum (dachhoch).

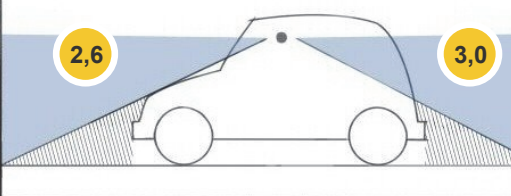
Rundumsicht



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.



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

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit liegt im guten Klassenmittelfeld.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst sehr große Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf zu stoßen. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Aufgrund der recht großen Ladeöffnung, lassen sich sperrige Gegenstände einfacher einladen.

⊖ 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. Kofferraumhöhe und -breite könnten etwas größer ausfallen. Bei umgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden nicht ganz eben, da eine Stufe stört. Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Auch die Kofferraum-Variabilität ist nur durchschnittlich.

⊕ 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

2,6 Bedienung

Die Bedienung des Peugeot 208 ist schon nach kurzer Eingewöhnungszeit problemlos möglich. Die meisten Schalter sind sinnvoll angeordnet und die Funktionen selbsterklärend.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, ist aber insgesamt nicht optimal positioniert: Ist es in der obersten Stellung, so dass man Platz für die Beine hat, sieht man die Instrumente nur teilweise, ist es unten sieht man zwar die Instrumente, aber die Beinfreiheit leidet darunter. Der weit in Richtung Frontscheibe vorgerückte Tacho ist klar gekennzeichnet und ein Tempomat mit Speedlimiter ist serienmäßig an Bord - die eingestellte Geschwindigkeit wird im Tachoinstrument angezeigt. Die Pedale sind gut angeordnet, es gibt aber kein stehendes Gaspedal und dieses liegt deutlich tiefer als das Brems- und Kupplungspedal. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und im Lenkstock positioniert, aber zum Fahrer hin gewandt. Der im Blinkerhebel integrierte Fahrlichtschalter ist schlecht greifbar, es gibt aber eine gut einsehbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Alternativ wird das Licht sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls im Blinkerhebel aktiviert, Anzeigen hierfür gibt es ebenfalls im Kombiinstrument. Der Scheibenwischer wird vorn auf Wunsch vom Regensensor gesteuert (optional), ansonsten besitzt er zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, welche aber nicht einstellbar ist. Der optimal im Blickfeld des Fahrers liegende Multifunktions-Touchscreen der Audioanlage (Serie beim Active) ist nach kurzer Eingewöhnung einfach zu handhaben.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim Peugeot 208 zufriedenstellend.

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 elektrischen Fensterheber sind vorn gut bedienbar, allerdings besitzt nur die Fahrerseite eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Hinten gibt es nur manuelle Fensterkurbeln. Die meisten Schalter sind bei Nacht gut beleuchtet. Für die vorderen Insassen gibt es helle LED-Leselampen. Das Handschuhfach ist sehr tief und bietet ordentlichen Stauraum.

⊖ Die Anordnung des Klimabedienteils ist nicht ideal, da es sehr tief angebracht ist. Die Drehschalter der manuellen Klimaanlage sind schlecht greifbar, die Piktogramme zu klein und unübersichtlich. Man muss oft den Blick von der Fahrbahn abwenden, um Einstellungen vorzunehmen. Gegen Aufpreis ist auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich. Die hinteren Insassen sitzen im Dunkeln, da sich Peugeot die Innenraumbeleuchtung im Fond gänzlich gespart hat. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die hinteren Gurtschlösser hängen an losen Bändern, wodurch man zum An- und Abschnallen zwei Hände benötigt. Ablagen gibt es vorn wie hinten nur wenige - außer Türfächer und Becherhalter gibt es keine Ablagemöglichkeiten, hinten fehlen sogar Lehnentaschen. Lediglich der Fahrerfensterheber besitzt einen Einklemmschutz.

2,0 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Platzangebot für einen Kleinwagen großzügig.

⊕ 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*

Im Fond sind die Platzverhältnisse zufriedenstellend - zu dritt wird es aber eng.

⊕ Die Kopffreiheit reicht für ca. 1,87 m große Personen. Auch hinten fällt die Innenbreite großzügig aus, wodurch das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend ist.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben die Mitfahrer im Fond nur noch wenig Beinfreiheit. Gerade einmal Personen bis 1,76 m können dann noch bequem Platz nehmen.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung.

3,1 KOMFORT

2,5 Federung

Das Feder-Dämpfer-System zeigt sich ausgewogen und recht komfortabel abgestimmt, könnte aber besonders bei kurzen Unebenheiten feiner ansprechen.

⊕ Lange Bodenwellen schluckt die Federung souverän, neigt aber bei höheren Geschwindigkeiten zu leichtem Nachschwingen. Kurze Bodenwellen werden mit genügend Restkomfort abgefedert und dringen nicht zu stark in den Innenraum. Auf Einzelhindernisse und Querfugen könnte das Fahrwerk etwas feiner ansprechen - unangenehm wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut, Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nicht unangenehm in den Innenraum. 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.

3,1 Sitze

Die Sitze des 208 zeigen sich durchschnittlich bequem.

⊕ Auf dem höhenverstellbaren Fahrersitz findet man schnell eine angenehme Sitzposition, zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß fest abstützen. Die Lehnen bieten dem Rücken einen zufriedenstellenden Halt. Die Sitzflächen sind zwar angenehm weich gepolstert, allerdings recht schwach konturiert. Der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven akzeptabel, speziell aber im Schulterbereich wäre mehr Unterstützung wünschenswert. 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.

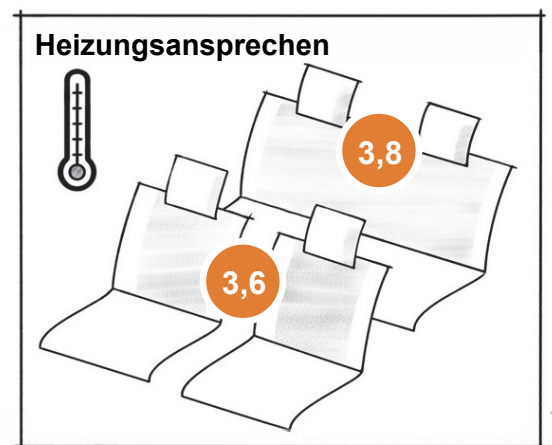
2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt auf akzeptablem Niveau.

⊕ Bei 130 km/h wurde ein Pegel von rund 69,2 dB(A) ermittelt. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen unangenehm in den Innenraum, nehmen aber mit steigender Geschwindigkeiten deutlich zu. Auch der Motor ist bei moderater Fahrweise nicht zu präsent im Innenraum.

3,9 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Peugeot mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik (nicht im Testwagen). Nur dann ist auch ein Aktivkohlefilter an Bord. Die Luft- und Temperaturverteilung lässt sich mit der manuellen Klimaanlage nur grob einstellen. Die Temperatureinstellung muss oft nachjustiert werden.



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

– Die Heizwirkung des 208 68 VTi ist gerade noch zufriedenstellend. Vorne wie hinten dauert es recht lange, bis angenehme Temperaturen im Innenraum erreicht sind.

3,6 MOTOR/ANTRIEB

4,6 Fahrleistungen*

– Die Fahrleistungen des 68 PS Basisbenziners fallen schlecht aus. Für den Zwischenspur von 60 km/h auf 100 km/h benötigt der 208 68 VTi über elf Sekunden. Überholmanöver sollten da gut überlegt sein. Im vierten Gang ist die Elastizität des Motors noch akzeptabel. Im fünften Gang geht aber kaum noch was voran. Die Folge sind viele Schaltvorgänge, sobald etwas mehr Leistung abgefordert wird.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinder-Ottomotors geht in Ordnung.

+ Im niedertourigen Drehzahlbereich werden unter Last leichte Motorvibrationen in den Innenraum übertragen. Brummfrequenzen sind ebenfalls kaum vorhanden, außer man nutzt das gesamte Drehzahlband. Bei höheren Drehzahlen nehmen auch die Vibrationen, die in den Innenraum übertragen werden deutlich zu.

3,0 Schaltung

Die Gänge sind zufriedenstellend geführt, etwas mehr Präzision würde jedoch nicht schaden. Schnelle Gangwechsel lassen sich nur bedingt realisieren, da es beim Einlegen hakt. Auch die Schaltwege könnten etwas kürzer ausfallen.

+ Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den ökologisch sinnvollsten Gang zu wählen.

– Beim Anfahren am Berg sollte vorsichtig mit dem Kupplungspedal umgegangen werden, da der Motor eine leichte Anfahrtschwäche besitzt und somit schnell abgewürgt werden kann. Es fehlt eine Berganfahrhilfe.

3,3 Getriebeabstufung

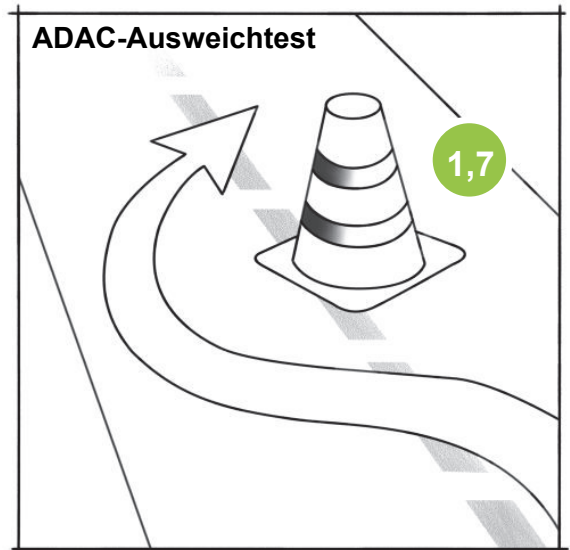
Die Getriebeabstufungen des Fünf-Gang-Getriebes passen recht gut zur Motorcharakteristik. Obwohl die Gesamtübersetzung schon relativ kurz gewählt wurde, ist die Durchzugskraft des schwachen Motors mau, so dass an Steigungen oft runter geschaltet werden muss. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit 4.300 1/min.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Der Peugeot 208 reagiert unkritisch auf plötzliche Lenkbefehle und bleibt stets sicher beherrschbar.

+ Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkimpulse, pendelt aber leicht mit dem Heck nach. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest kann der 208 dank beinahe neutralem Fahrverhalten und effektiv regelndem ESP ein gutes Ergebnis einfahren. Die maximale Einfahrtsgeschwindigkeit liegt entsprechend hoch. Bei zu schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug kontrollierbar über die Vorderräder und das ESP greift unterstützend ein. Leichte Lastwechselreaktionen sind vorhanden, so dass das Heck etwas nachdrängt, kritisch wird es aber nie. 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*

Die Lenkung zeigt sich präzise, allerdings könnte der Wendekreis kleiner ausfallen.

+ Die Lenkung spricht gut an, jedoch ist die Rückmeldung, besonders um die Nulllage, nicht sehr gut. Bei größeren Lenkwinkeln wird auch das Lenkgefühl besser. Die direkte Übersetzung unterstützt die Handlichkeit des Kleinwagens. Der erforderliche Kraftaufwand beim Rangieren im Stand ist akzeptabel.

- Der Wendekreis fällt mit 10,9 m für einen Kleinwagen der oft in der Stadt auf engem Raum bewegt wird zu groß aus.

2,8 Bremse

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ausreichend gut dosieren, der Bremsweg aus 100 km/h könnte allerdings geringer sein.

+ Der 208 68 VTi benötigt bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h bis zum Stillstand ca. 38,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver 185/65 R15 88T). Die Spurtreue beim Bremsen ist auch dank des serienmäßigen SSP (Steering Stability Program) 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

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der 208 präsentiert sich mit einer guten bis zufriedenstellenden aktiven Sicherheit.

⊕ 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 blinkt die Warnblinkanlage erst mit erhöhter Frequenz, ab Stillstand mit üblicher Frequenz.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht möglich, dadurch kann man beispielsweise eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht anzeigen. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen. Der Motor lässt sich auch ohne Kupplungsbetätigung starten.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

Der Peugeot 208 bietet eine gute passive Sicherheit. Bei den ADAC Crashtests nach EuroNCAP-Norm erreicht das Fahrzeug für die Insassensicherheit gute 88 % der möglichen Punkte.

⊕ Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags sowie Gurtstraffer 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. Ansnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen.

⊖ Hinten gibt es weder Gurtstraffer noch Gurtkraftbegrenzer. Zudem gibt es hinten keine Ansnallerinnerer und die Kopfstützen bieten im Fond nur Insassen bis gut 1,6 m optimalen Schutz. Im Kofferraum fehlen stabile Zurrösen. Peugeot bietet zwar gegen Aufpreis ein automatisches Notruf-System an (Peugeot Connect Box), doch ist diese Funktion nur in der Top-Ausstattungsvariante Allure erhältlich, welche bei der getesteten Motorvariante nicht verfügbar ist.

2,3

Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der 208 gute 78 % der möglichen Punkte und bietet damit eine gute Kindersicherheit.

⊕ 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 Schüsselschalter 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

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der Peugeot 208 61 % der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. 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 ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

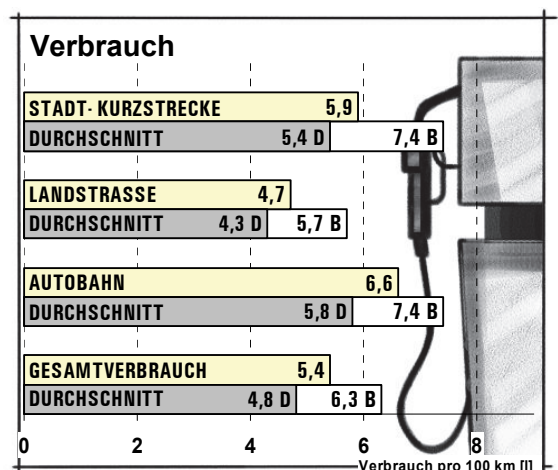
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Peugeot 208 68 VTi mit einer CO₂-Bilanz von 145 g/km 29 von 50 Punkten. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter pro 100 km. Dieser setzt sich aus 5,9 l/100 km innerorts, 4,7 l/100 km außerorts und 6,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, daher werden hier 44 von 50 Punkten vergeben. Addiert man die erreichten Punkte zusammen, so kommt der Peugeot 68 VTi auf 73 Punkte im EcoTest - dies entspricht vier von fünf Sternen.



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

2,4 AUTOKOSTEN

3,5 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch für einen Kleinwagen akzeptabel ausfällt, liegen die Betriebskosten noch im Klassenmittelfeld.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,0-Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die kurzen Inspektionsabstände sorgen für mehr Werkstattaufenthalte und Kosten.

2,6 Wertstabilität*

Da es sich beim getesteten Fahrzeug um ein neues Modell handelt und somit während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit keinem völlig neuen Modell zu rechnen ist, wird dem Peugeot ein recht stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,7 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis von 14.400 Euro geht für den 208 68 VTi Active in Ordnung. Die Serienausstattung fällt für diese Fahrzeugklasse üblich aus. Eine Klimaanlage, ein Radio oder auch elektrische Fensterheber sind Serie. Dennoch ist zu beachten, dass diese Motorisierung nicht in der Top-Ausstattung Allure erhältlich ist und somit nicht alle Extras verfügbar sind.

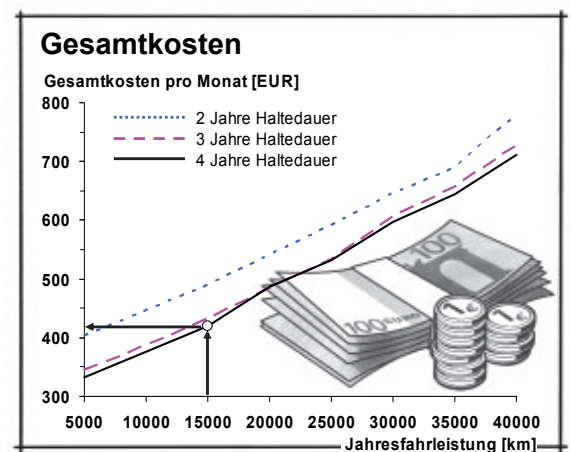
2,7 Fixkosten*

Die fixen Kosten fallen insgesamt zufriedenstellend aus.

- + Vor allem die Kfz-Steuer fällt mit lediglich 20 Euro pro Jahr sehr niedrig aus. Auch Die Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufungen sind recht günstig (KH: 14; TK: 16).
- Teuer ist der Peugeot allerdings bei der Vollkaskoversicherung (VK:20).

1,7 Monatliche Gesamtkosten*

- + Die absoluten monatlichen Kosten fallen dank des geringen absoluten Wertverlusts niedrig aus. Lediglich die leicht erhöhten Betriebskosten wirken sich negativ auf die Gesamtbilanz aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 420 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	68 VTi	82 VTi	120 VTi	HDi FAP 68	e-HDi FAP 68 STOP&START EGS5	e-HDi FAP 92 STOP&START	e-HDi FAP 115 STOP&START
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/1199	4/1598	4/1398	4/1398	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	50 (68)	60 (82)	88 (120)	50 (68)	50 (68)	68 (92)	84 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	118/2750	160/4250	160/1750	160/1750	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	14,0	12,2	8,9	13,5	16,2	10,9	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	175	190	163	165	185	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,3 S	4,5 S	5,8 S	3,8 D	3,4 D	3,8 D	3,8 D
CO2 [g/km]	99	104	134	98	87	98	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/16	14/20/16	14/20/16	16/21/18	16/21/18	16/21/18	16/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	20	24	80	133	133	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	424	429	507	435	434	457	486
Preis [Euro]	12.450	15.100	18.100	14.450	17.200	17.550	20.150

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	11,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,7/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	145 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3962/1739/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1050 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/540 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/760 kg
Dachlast	65 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	925 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	164 Euro
Monatliche Gesamtkosten	420 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/16
Grundpreis	14.400 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrsicherheitskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	100 Euro ^o
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 für Allure)	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro ^o
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen