



Peugeot 2008 120 VTi Allure

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse
(88 kW / 120 PS)

Die Zeiten, in denen ein SUV zwingend ein unbezahlbarer Spritschlucker der Oberklasse war, sind vorbei. Auch in der unteren Mittelklasse sind heute viele Modelle vertreten. Ganz neu ist hier der Peugeot 2008. Er drängt sich zwischen Platzhirsche wie Dacia Duster, Nissan Juke und Skoda Yeti. Dass er auf dem kleinen Peugeot 208 basiert, mag man kaum glauben. Er wirkt deutlich größer und luxuriöser. Nimmt man auf dem Fahrersitz Platz, erkennt man aber die gemeinsamen Gene und genießt alle Vor- und Nachteile des ausgefallenen 208-Armaturenbretts. Der 1,6-Liter-Benziner wirkt etwas gequält, die Fahrleistungen genügen zwar, doch eine sportliche Fahrweise ermöglicht auch die große Benzinmotorisierung nicht. Durch das kurz übersetzte Schaltgetriebe liegt das Drehzahlniveau sehr hoch, was Geräuschpegel und Verbrauch nach oben treibt. Im ADAC EcoTest reicht es daher nicht zu mehr als drei Sternen. In der gut ausgestatteten Allure-Variante kostet der 2008 knapp 20.000 Euro. Bis auf die relativ hohen Betriebskosten halten sich die Folgeausgaben in überschaubaren Grenzen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Dacia Duster, Nissan Juke, Opel Mokka, Renault Capture, Skoda Yeti .

+ reichhaltige Serienausstattung, geringe monatliche Unterhaltskosten, niedrige Ladekante

- sehr langer Bremsweg, hohe Betriebskosten, teure Vollkaskoversicherung



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,7 Langstrecke

3,0 Transport

3,1 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Die Verarbeitung des Peugeot 2008 ist insgesamt zufriedenstellend. Die Karosserie zeigt sich weitgehend ordentlich verarbeitet, jedoch lassen sich kleine Schwächen, wie nicht vollständig abgedichtete Bördelkanten an der Heckklappe oder ungleichmäßige Spaltmaße feststellen. Ebenso findet man hier und da nicht sauber ausgeführte Schweißpunkte. Der Innenraum wirkt auf den ersten Blick modern und solide. Das kleine, ovale 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. Es wurden aber auch witzige Designelemente mit eingebaut: Alu- und Klavierlackimitationen werten den Innenraum auf. Die Stoßfänger bestehen zwar aus mehreren Teilen, die aber fast durchgehend lackiert sind. Auch bei kleinen Remplern darf hier getrost tiefer in die Tasche gegriffen werden.

⊕ Ein Befüllen mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich, da es einen Fehlbetankungsschutz gibt.

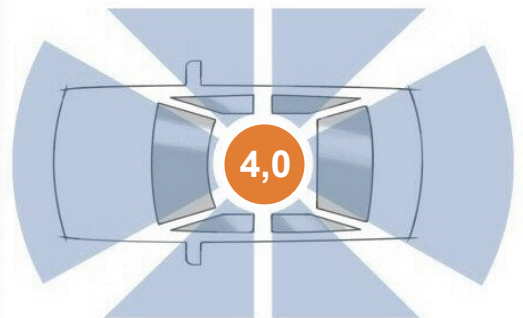
⊖ Der Unterboden ist unverkleidet, dadurch entstehen unnötige Luftverwirbelungen, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen. Die Türausschnitte sind nur wenig abgedichtet, wodurch sie schnell verschmutzen - Kratzschutzleisten an den Schwellern gibt es nicht. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung eingebunden und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden. Die seitlichen verchromten Schutzleisten sind sehr tief angebracht. Richtigen Schutz vor Beschädigung können sie nicht bieten.

Die Alltagstauglichkeit des mit vier vollwertigen und einem schmalen Notsitz (hinterer Mittelsitz) ausgestatteten SUV geht in Ordnung. Dank des 50-l-Tanks sind Reichweiten von rund 750 km mit einer Tankfüllung möglich. Die maximale Zuladung liegt mit 420 kg im hinteren Klassenmittelfeld. Auf der Dachreling dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden. Angehängt werden dürfen maximal 920 Kilogramm, Anhänger ohne Bremse dürfen nur 570 kg wiegen. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Gegen 100 Euro 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.

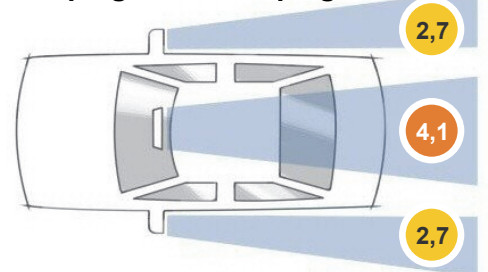


Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.

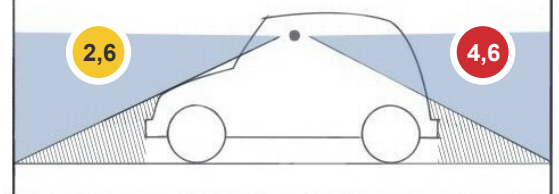
Rundumsicht



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.

3,1 Sicht

Sowohl die Übersichtlichkeit der Karosserie als auch die Fahrbahnausleuchtung sind zufriedenstellend. Die Halogenscheinwerfer wirken teilweise etwas überfordert, Xenonlicht gibt es nicht.

⊕ Das Heck des 2008 lässt sich recht gut abschätzen, die Front entzieht sich aber den Blicken des Fahrers. Die Sicht auf den den Verkehr ist zufriedenstellend. Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut erkennen. Die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs. Der rechte Scheibenwischer ist etwas klein geraten, wodurch im oberen Bereich der Frontscheibe ein größerer Teil ungewischt bleibt. Blendet der nachfolgende Verkehr, wird der Innenspiegel automatisch abgeblendet. Das LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch bei schlechten Witterungsverhältnissen gut wahrgenommen wird. Das serienmäßige Abbiegelicht erhellt die seitlichen Bereiche. Das Rangieren wird durch serienmäßigen Parkensoren am Heck erleichtert. Gegen Aufpreis wird auch die Front per Sensoren überwacht. Ebenso ist ein Parklenkassistent erhältlich.

⊖ Die Rundumsicht des 2008 ist nicht besonders gut. Die breiten B-Säulen und die daneben liegenden Kopfstützen schränken die Sicht zur Seite bereits erheblich ein. C- und D-Säulen stellen aber ein durchgehendes monströses Sichthindernis dar. Die kleinen Scheiben dazwischen verbessern die Sicht keineswegs. Die Sicht im recht kleinen Innenspiegel könnte besser sein. Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind quasi unsichtbar. So können auch spielende Kinder leicht übersehen werden.

3,0 Ein-/Ausstieg

Im Ganzen klappt das Ein- und Aussteigen beim 2008 zufriedenstellend. Für einen hochbeinigen SUV liegen die Schweller in akzeptabler Höhe. Die hoch eingebauten Sitze erleichtern vor allem das Aussteigen. Man sollte aber darauf achten, dass man sich am tief gezogenen Dach nicht den Kopf stößt. Auch hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus, auch wenn die Türen weiter öffnen dürften und die Radkästen weit in die Türöffnung reichen. Die Türaufhalter können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten, besitzen aber nur zwei Rastungen. Für die zentrale Türverriegelung ist eine Fernbedienung vorhanden, zudem kann mit dieser das Licht aktiviert werden. Die Scheinwerfer leuchten auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs eine gewisse Zeit das Fahrzeugumfeld aus.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nicht.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist durchschnittlich. Üblicherweise fasst das Ladeabteil noch zufriedenstellende 290 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 645 l (gemessen bis Fensterunterkante). Belädt man bis zum Dach und nutzt das volle Ladevolumen, so passen über 1.100 Liter in das SUV.



Der Kofferraum mit 290 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich groß ausgefallen. Ausreichend Platz fürs Reisegepäck oder den Einkauf hat er auf jeden Fall.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Zugänglichkeit und Format des Gepäckraums stellen vollkommen zufrieden.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe haben selbst sehr große Personen bis knapp 1,90 m genügend Stehhöhe, ohne sich den Kopf zu stoßen. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Durch die große und vor allem hohe Ladeöffnung, lassen sich sperrige Gegenstände einfach einladen. Die Ladekante liegt mit rund 62 cm in angenehmer Höhe. Beim Ausladen ist die Kante nur 2,5 cm hoch. Bei umgelegten Rücksitzen entsteht eine ebene Ladefläche.

⊖ Die Hutablage schwenkt nicht mit der Heckklappe nach oben und stört so chronisch beim Ladevorgang. Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen ist von vorn und hinten möglich, die Lehnen fallen selbständig um. Zum Wiederaufrichten ist aber viel Kraft nötig, die Gurtbänder müssen mit der zweiten Hand weggehalten werden.

⊖ 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

2,3 Bedienung

Die Bedienung des Peugeot 2008 ist 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, sodass 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 skaliert 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, aber zum Fahrer hin gewandt. Der im Blinkerhebel integrierte Fahrlichtschalter ist schlecht greifbar, es gibt aber eine gut einsehbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Serienmäßig wird das Licht bei Dunkelheit automatisch aktiviert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls im Blinkerhebel geschaltet, Anzeigen hierfür gibt es ebenfalls im Kombiinstrument. Auch der Scheibenwischer wird per Sensor gesteuert, die Empfindlichkeit ist aber nicht einstellbar - er reagiert sehr sensibel. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik zeigt sich recht übersichtlich gestaltet. Der optimal im Blickfeld des Fahrers liegende Multifunktions-Touchscreen der Audioanlage (Serie beim Allure) 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 und eingestellt werden müssen (z.B. auch die Senderwahl), was sich umständlich gestaltet. Gegen Aufpreis gibt es ein gut funktionierendes Navigationssystem. Die elektrischen Fensterheber sind rundum gut bedienbar und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung noch für gewisse Zeit.



Die Funktionalität ist gut, die Verarbeitungsqualität ist beim Peugeot 2008 nur zufriedenstellend.

Sie besitzen eine Automatikfunktion und sind durch einen zuverlässigen Einklemmschutz abgesichert. Für die Insassen gibt es helle LED-Leselampen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet somit keine Energie. Die Außenspiegel lassen sich auf engen Passagen elektrisch anklappen. Auf langen Reisen unterstützt ein praktischer Bordcomputer.

– Die Anordnung des Klimabedienteils ist nicht ideal, da es sehr tief angebracht ist. Zudem ist die Temperatureinstellung etwas ungünstig, da sich die Farbe der Wippschalter kaum absetzt. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet, der darin installierte CD-Player schränkt die Nutzbarkeit deutlich ein. Nicht alle Bedienelemente werden ausreichend beleuchtet. Ablagen gibt es vorn wie hinten nur wenige - außer Türfächer und Becherhalter gibt es keine Ablagemöglichkeiten, hinten fehlen sogar Lehnentaschen. Die Umluftfunktion wird nicht automatisch deaktiviert, was zu vorzeitigem Ermüden der Insassen führen könnte. Die Bedienelemente der Sitzheizung sind am Sitzgestell angebracht und können vom Fahrer somit nicht eingesehen werden. Eine Kontrolllampe gibt es auch nicht. Die Einstellung der Vordersitze könnte etwas feiner bedienbar sein.

2,4 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Platzangebot großzügig.

+ Personen bis zu einer Größe von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Bei durchschnittlicher Innenbreite stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein.

3,8 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse zufriedenstellend - zu dritt wird es aber eng. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis 1,80 m bequem Platz. Innenbreite und subjektives Raumgefühl stellen zufrieden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

Das Feder-Dämpfer-System zeigt sich ausgewogen und recht komfortabel abgestimmt.

+ Lange Bodenwellen schluckt die Federung souverän, neigt aber bei höheren Geschwindigkeiten zu leichtem Nachschwingen. Kurze Wellen dringen deutlicher in den Innenraum und stören auf Dauer etwas. Einzelhindernisse und Querfugen werden hauptsächlich akustisch wahrgenommen - die Passagiere nehmen kaum Stöße im Innenraum wahr. 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. Hier unterstützt wohl auch die sehr weiche M&S-Bereifung des Testwagens. Sowohl die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven als auch Nick- und Wankbewegungen halten sich im üblichen Rahmen eines hoch stehenden SUV. Voll beladen ändert sich die Charakteristik nur wenig.

2,7 Sitze

Die Sitze des 2008 zeigen sich durchschnittlich bequem.

- + Auf den höheneinstellbaren Vordersitzen findet man schnell eine angenehme Sitzposition, zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß gut ablegen. Die Lehnen bieten dem Rücken einen zufriedenstellenden Halt. Die Sitzflächen sind angenehm weich gepolstert und ordentlich konturiert. Der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven gut, speziell aber im Schulterbereich wäre aber 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.

3,2 Innengeräusch

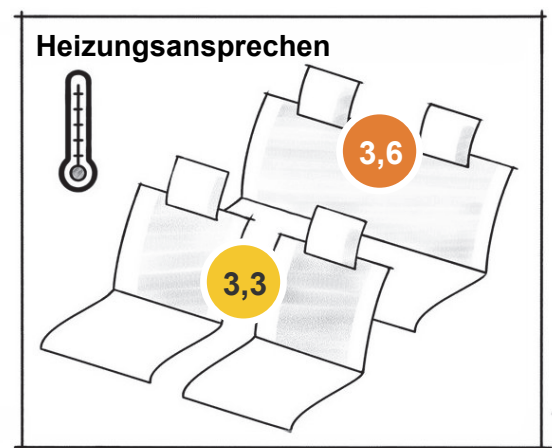
Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt auf noch akzeptablem Niveau, auch wenn sich der Motor akustisch nicht gerade zurück hält.

- + Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 71,1 dB(A) ermittelt. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen unangenehm in den Innenraum, steigen aber mit der Geschwindigkeit.
- Der Motor ist von Haus aus kein Leisetreter. Durch die kurze Gesamtübersetzung arbeitet er aber auf einem dauerhaft hohen Drehzahlniveau, entwickelt eine hohe Geräuschkulisse und nervt die Insassen auf Dauer gewaltig.

2,5 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Peugeot mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Heizleistung liegt aber nur im Mittelfeld.

- + Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Es ist ein Aktivkohlefilter an Bord, der unangenehme Gerüche absorbiert.
- Für die Luftverteilung sind feste Kombinationen vorgegeben. Zudem kann sie nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden.



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

3,1 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,6-l-Motors mit 88 kW/120 PS und einem Drehmoment von 160 Nm liegen nur im Mittelfeld. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Peugeot noch ganz ordentlich in 6,3 Sekunden. Bei den Elastizitätsmessungen fehlt es ihm aber an Durchzugskraft.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Ottomotors geht in Ordnung. Es werden zwar immer wieder Vibrationen im Fahrgastraum wahrgenommen, diese halten sich aber in akzeptablen Grenzen. Im unteren Drehzahlbereich läuft der Motor recht kultiviert, bei hohen Drehzahlen klingt er aber unangenehm. Umso schlimmer, dass dieser Drehzahlbereich aufgrund der kurzen Getriebeübersetzung viel genutzt werden muss.

3,6 Schaltung

Schaltpräzision gehört nicht zu den Stärken den 2008. Aufgrund der Leichtgängigkeit der Schaltung sind relativ hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich, die Wege fallen aber etwas lang aus. Beim unvorsichtigen Anfahren tritt oft ein Ruckeln im Triebstrang auf.

⊕ Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den ökologisch sinnvollsten Gang zu wählen. Beim Berganfahren wird das Fahrzeug automatisch festgehalten.

⊖ Dem Schaltgetriebe fehlt es an Präzision - im Schaltgestänge ist viel Spiel vorhanden. Selbst bei eingelegtem Gang lässt sich der Schalthebel noch weit nach links und rechts schieben. Vor allem beim schnellen Schalten stolpert man über so manches Haken in den Schaltgassen. Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert und unsynchronisiert. So geschieht es schnell, dass man beim Fahrtrichtungswechsel deutliches und verschleißintensives Getrieberasseln verursacht. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs passiert es zu oft, dass die Zahnräder Zahn auf Zahn stehen. Beim Auskuppeln tritt dann ebenso hartes Rasseln auf.

3,3 Getriebeabstufung

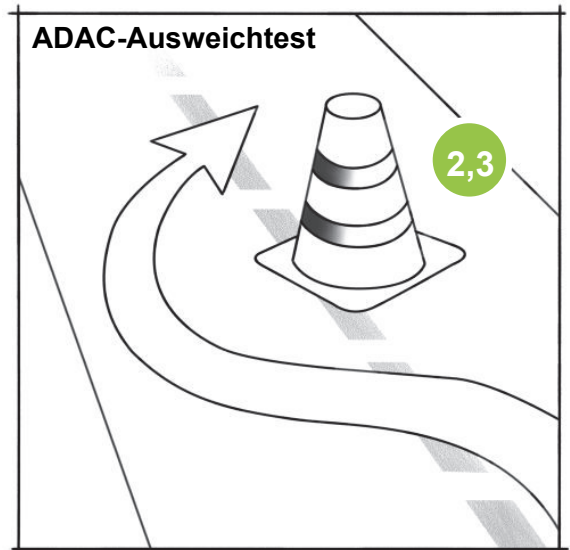
Auch wenn eine kurze Gesamtübersetzung die Agilität steigert, beim 2008 120 VTi liegt das Drehzahlniveau zu hoch. Man vermisst zu oft den sechsten Gang. Kraft müsste genügend da sein, um für hohe Geschwindigkeiten eine zusätzliche Schaltstufe zur Verfügung zu stellen. Im fünften Gang dreht der Motor bei 130 km/h bereits mit 3.800 Umdrehungen. Im niedrigeren Geschwindigkeitsbereich sind die Abstufungen aber stimmig.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität ist gut, der 2008 bleibt in allen Fahrzuständen gut beherrschbar.

⊕ Bei starken Lenkimpulsen, wie z.B. plötzlichem Ausweichen pendelt das Heck etwas nach, bleibt aber kontrollierbar. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest kann der 2008 dank fast neutralem Fahrverhalten ein gutes Ergebnis einfahren. Das ESP regelt allerdings sehr sanft, der Geschwindigkeitsabbau ist gering. Somit kommt es in der Ausfahrgasse zu einem deutlichen Gegenpendler. Bei zu schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug kontrollierbar über die Vorderräder und das ESP greift unterstützend ein. Lastwechselreaktionen sind vorhanden, kritisch wird es aber nie. Die Traktion des frontgetriebenen Fahrzeugs ist auch auf rutschigem Untergrund zufriedenstellend. Man kann in der Mittelkonsole Programme für unterschiedlichen Untergrund vorwählen, wodurch das Fahrzeug noch effektiver auf kritische Fahrzustände reagieren kann.



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.

2,5 Lenkung*

Die Lenkung zeigt sich präzise, allerdings könnte der Wendekreis (11,3 Meter) etwas kleiner ausfallen. Das Lenkgefühl fällt nur durchschnittlich aus. Würde der Fahrer mehr Rückmeldung bekommen, könnte man die Lenkung des 2008 nur lobend erwähnen.

⊕ Selbst bei sehr kleinen Lenkwinkeln spricht das SUV einwandfrei an. Wählt man etwas größere Winkel, so dreht der Peugeot gierig in die Kurve ein. Ein ungewöhnlich sportliches Fahrverhalten für diese Fahrzeugklasse. Auch die Zentrierung verdient viel Lob. Der erforderliche Kraftaufwand beim Rangieren im Stand ist gering.

4,1 Bremse

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ausreichend gut dosieren, der Bremsweg aus 100 km/h könnte allerdings geringer sein. An der Spurtreue beim Bremsen gibt es nichts auszusetzen.

⊖ Der 2008 benötigt rund 42,7 m bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Vector 4 Seasons der Größe 205/50 R17 M&S 89V). Der Lange Bremsweg wird vermutlich durch die montierten M&S-Reifen verursacht.

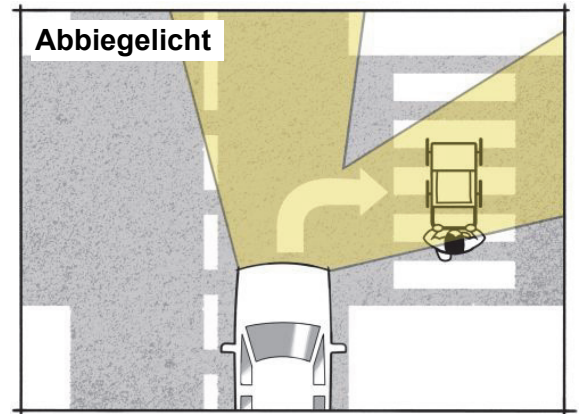
2,0 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der 208 präsentiert sich mit einer durchschnittlichen aktiven Sicherheit.

⊕ Neben ESP und einem Bremsassistent findet man auch einen Speedlimiter serienmäßig an Bord. Ohne Aufpreis haben die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelicht-Funktion. 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.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Peugeot 88% der möglichen Punkte. Front-, Seitenairbags vorn und durchgehende Kopfairbags 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 gut wirken zu können. Sie sind aber sehr schmal. Auch die hinteren Kopfstützen befinden sich nahe genug am Kopf, sie sind bis 1,65 m gut wirksam. Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Die stabilen Bügeltürgriffe erlauben im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte an den Türen. Werden die Airbags ausgelöst, wird automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung zum Fahrzeug aufgebaut. Dies ist auch manuell per Knopfdruck möglich.

⊖ Hinten gibt es keine Gurtwarner. Für Verbandskasten und Warndreieck gibt es keine Halter.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Peugeot im Bereich Kindersicherheit 77% 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 Gurtschlösser sind ausreichend kurz, sind aber nicht optimal positioniert. Die Airbags für den Beifahrer lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann können auch hier Kindersitze problemlos installiert werden. Die Fensterschließkräfte sind gering, wodurch die Verletzungsgefahr für Kinder minimiert wird.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz erlaubt der Fahrzeughersteller keine Kindersitze. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

2,1 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Peugeot im Bereich Fußgängerschutz 72% der möglichen Punkte. Nur die Randbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

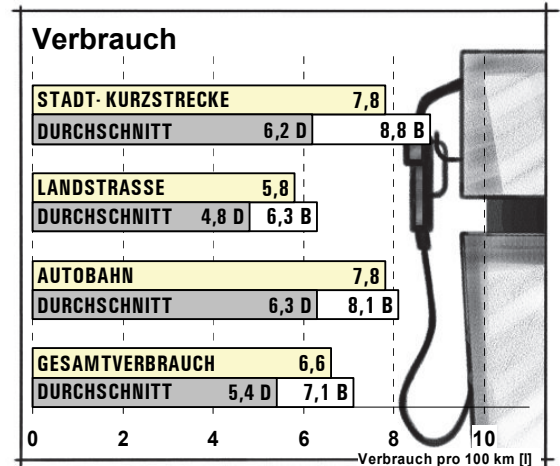
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Peugeot 2008 120 VTi mit einem CO₂-Ausstoß von 179 g/km 23 Punkte. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 Liter pro 100 km. Dieser setzt sich aus 7,8 l/100 km innerorts, 5,8 l/100 km außerorts und 7,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, daher werden hier 43 von 50 Punkten vergeben. Addiert man alle erreichten Punkte, so kommt der Peugeot auf 66 Punkte im EcoTest - dies entspricht drei von fünf Sternen.



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

2,6 AUTOKOSTEN

4,7 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

⊖ Da der Peugeot nach teurem Super-Kraftstoff verlangt und damit nicht gerade geizig umgeht, fallen die Betriebskosten sehr hoch aus.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die Kosten für den Reifenersatz sind relativ niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Für den Vielfahrer ist der Serviceabstand in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, erhöht der jährliche Serviceabstand die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten.

2,7 Wertstabilität*

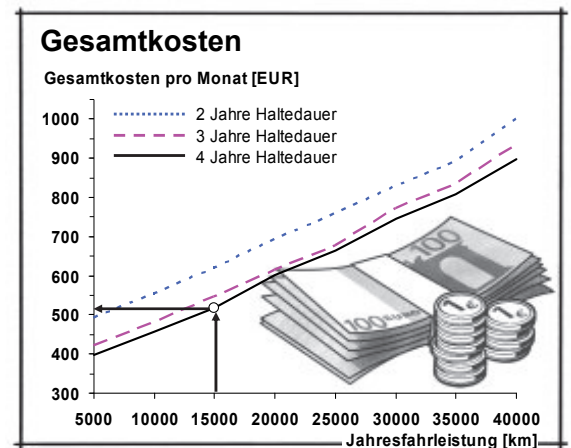
Da es sich beim getesteten Fahrzeug um ein neues Modell handelt und somit während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit keinem neuen Modell zu rechnen ist, wird dem Peugeot ein relativ stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,8 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 19.600 Euro liegt Peugeot 2008 120 VTi in der Allure-Variante im Mittelfeld seiner Klasse. Die Ausstattung ist beim Allure aber schon im Serienstand reichhaltig.

2,9 Fixkosten*

Eigentlich wären die fixen Unterhaltskosten nicht teuer. Kfz-Haftpflicht und Teilkasko sind erschwinglich, auch die Kfz-Steuer liegt mit 82 Euro pro Jahr im günstigen Bereich. Nur die teure Vollkaskoversicherung treibt die Kosten in die Höhe - deswegen nur Klassendurchschnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 518 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im erschwinglichen Bereich.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	82 VTi	120 VTi	e-HDi FAP 92 STOP&START	e-HDi FAP 115 STOP&START
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	60 (82)	88 (120)	68 (92)	84 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	118/2750	160/4250	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	13,5	9,5	11,5	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	196	181	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	5,9 S	4,0 D	4,0 D
CO2 [g/km]	114	135	103	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/17	15/20/17	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	32	82	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	470	537	506	511
Preis [Euro]	14.700	17.950	18.950	21.750

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/5,8/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	135 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	179 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4159/1739/1556 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2010 mm
Leergewicht/Zuladung	1225 kg/419 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/920 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	755 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	235 Euro
Monatliche Gesamtkosten	532 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/17
Grundpreis	19.600 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

Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Parklenkassistent	400 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
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
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro ^o
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen