



Peugeot 2008 e-HDi FAP 92 STOP&START Active

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse
(68 kW / 92 PS)

Mit dem 2008 bietet Peugeot ein kompaktes SUV an, das auf die Technik des 208 zurückgreift. Die vorderen Insassen finden im 4,16 Meter langen SUV ein angenehmes Raumangebot vor. Der Kofferraum des 2008 gehört zwar nicht zu den größten seiner Klasse, dank des ebenen Ladebodens und niedriger Ladekante ist der Kofferraum des SUV aber insgesamt gut nutzbar. Der Fahrkomfort fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Die Fahrwerksabstimmung ist gut gelungen und bietet bei sicheren Fahreigenschaften einen angenehmen Federungskomfort. Nicht perfekt ist die schwache Heizung. Im Winter dauert es zu lange, bis es im Innenraum warm wird. Der 92 PS starke Basisdiesel zeigt sich insgesamt sparsam - mit einem ermittelten Verbrauch von 4,4 l/100 km reicht es klar für vier Sterne im ADAC EcoTest. Die Fahrleistungen sind dabei noch akzeptabel. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt sich der kleine Diesel zwar recht durchzugsstark, bei höheren Geschwindigkeiten geht ihm aber schnell die Kraft aus. Nichts zu meckern gibt es dagegen bei der passiven Sicherheit: Bei den ADAC Crashtests erhält der 2008 klar fünf Sterne und überzeugt mit einem guten Fußgängerschutz. In der Summe bietet das 19.150 Euro teure SUV zwar ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, hat aber keine spezielle Zielgruppe im Fokus, Peugeot beschreibt das Konzept als Urban-Crossover.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a.: Dacia Duster, Nissan Juke, Opel Mokka, Renault Capture, Skoda Yeti.

- +** sparsamer Dieselmotor, sehr gut funktionierendes Start-Stopp-System, gut zugänglicher Kofferraum, gute Crashtestergebnisse, geringe Betriebskosten
- sehr schwache Heizung, mäßige Rundumsicht, keine Assistenzsysteme erhältlich, keine Xenon- oder LED-Scheinwerfer lieferbar



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,6 Langstrecke

2,9 Transport

3,4 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Der 2008 zeigt sich insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Die Karosserie wirkt solide gefertigt, nur kleinere Details stören. So sind die Bördelkanten an Türen und Heckklappe nicht perfekt abgedichtet und die Spaltmaße verlaufen nicht immer ganz gleichmäßig. Ebenso findet man hier und da nicht sauber ausgeführte Schweißpunkte vor. Der Innenraum wirkt modern und solide. Das kleine, ovale Lenkrad und der große, freistehende Navigationsbildschirm stechen als Erstes ins Auge. Die verwendeten Materialien sind aber größtenteils kratzempfindlich und nicht durchgehend perfekt verarbeitet. Nicht alle Kanten sind sauber entgratet und dadurch scharfkantig. Die Stoßfänger sind mehrteilig und im unteren Bereich unlackiert. Bei kleineren Parkremplern ist somit ein gewisser Schutz vorhanden. Die unlackierten Schutzleisten an den Türen bieten bei unvorsichtig geöffneten Türen etwas Schutz vor Beschädigungen, sind aber recht weit unten angebracht.

- +** Das Fahrzeug kann nicht versehentlich mit Benzin anstatt Diesel betankt werden, da es einen speziellen Fehlbetankungsschutz gibt.
- Der Unterboden ist unverkleidet, dadurch verschmutzt der Motorraum schnell und es entstehen 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.

2,5

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des mit vier vollwertigen und einem schmalen Notsitz (hinterer Mittelsitz) ausgestatteten SUV fällt insgesamt gut aus. Die maximale Zuladung liegt bei zufriedenstellenden 469 kg. Auf der Dachreling dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden. Angehängt werden dürfen maximal 1.270 kg (gebremst) bzw. 610 kg (ungebremst). Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung fällt mit 51 kg recht niedrig aus. Möchte man einen Fahrradträger auf der Anhängerkupplung montieren, sollte einem bewusst sein, dass die Stützlast für zwei schwere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) zu gering sein könnte.

- +** Mit dem 50 l großen Kraftstofftank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von 1.135 km realisieren.
- Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es aber ein Notrad (nicht im Testwagen vorhanden). Nur wenn man das Notrad wählt, findet man auch Bordwerkzeug und einen Wagenheber an Bord.

3,4 Sicht

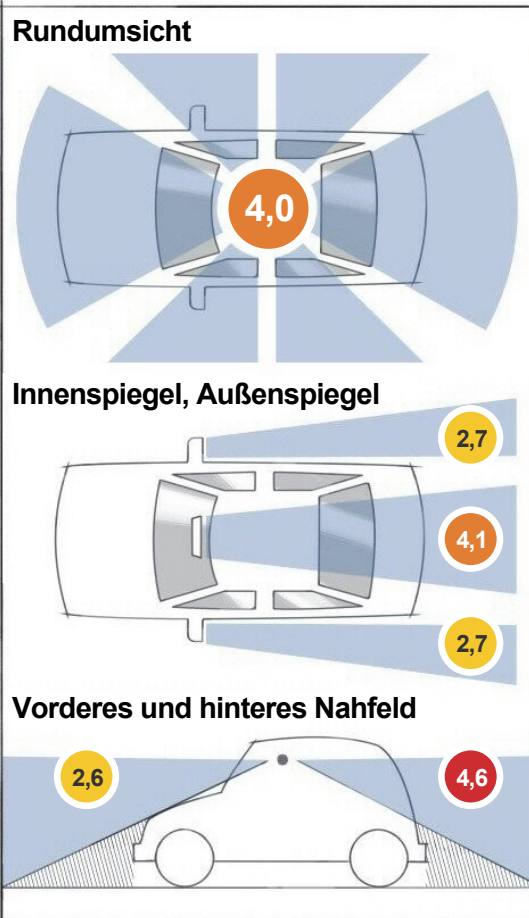
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Das Heck lässt sich recht gut abschätzen, das vordere Fahrzeugende hat man aber kaum im Blick. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nur mäßig aus. Das Licht wirkt inhomogen und auch die Reichweite des Abblendlichts ist nicht besonders gut. Die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs. Es fehlt ihnen aber an einem asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde. Die Scheibenwischer liefern ein zufriedenstellendes Wischergebnis. Der rechte Scheibenwischer fällt aber klein aus, wodurch ein großer Bereich auf der Beifahrerseite ungewischt bleibt. Um beim Rangieren zu unterstützen, gibt es für die Ausstattungsvariante Active gegen Aufpreis das City-Paket, das unter anderem Einparkensensoren hinten beinhaltet (City-Paket im Testwagen verbaut). Für den 2008 sind auch Einparkensensoren vorn und ein Park-Lenk-Assistent erhältlich, allerdings muss man dafür die Top-Ausstattung Allure wählen.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der leicht erhöhten Sitzposition recht gut. Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich recht gut erkennen. Bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs, blendet der Innenspiegel automatisch ab (Sicht-Paket, im Testwagen verbaut). Das LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch bei schlechten Witterungsverhältnissen gut wahrgenommen wird.

⊖ Die Rundumsicht des 2008 ist nicht gut. Die breiten B-Säulen und die daneben liegenden Kopfstützen schränken die Sicht zur Seite bereits erheblich ein. Die C- und D-Säulen stellen aber ein durchgehendes monströses Sichthindernis dar. Die kleinen Scheiben dazwischen verbessern die Sicht keineswegs. Die Sicht im kleinen Innenspiegel könnte besser sein. Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind quasi unsichtbar. So können auch spielende Kinder leicht übersehen werden. Weder Xenonscheinwerfer, noch Kurvenlicht sind für den Peugeot 2008 erhältlich. Wählt man die Topausstattung Allure, gibt es wenigstens statisches Abbiegelicht.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.



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

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim 2008 insgesamt zufriedenstellend. Für ein 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. Die Zentralverriegelung lässt sich per Fernbedienung steuern, zudem kann mit dieser das Licht aktiviert werden. Die Scheinwerfer leuchten nach dem Verriegeln des Fahrzeugs eine gewisse Zeit das Fahrzeugumfeld aus.

⊖ Es fehlen Haltegriffe am Dachhimmel (Testfahrzeug mit Panorama-Glasdach).

3,3 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt durchschnittlich aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil noch zufriedenstellende 290 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, liegt das Volumen bei 420 l - dann lassen sich bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum verstauen. 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 rund 1.145 l 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.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe haben selbst große Personen bis rund 1,90 m genügend Stehhöhe, ohne sich den Kopf zu stoßen. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne 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 stört nur eine kleine Kante von wenigen Zentimetern. Bei umgelegten Rücksitzen entsteht eine ebene Ladefläche.

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

3,2 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 ein erhöhter Kraftaufwand nötig, die Gurtbänder müssen mit der zweiten Hand weg gehalten werden. Im Kofferraum gibt es nur wenige Ablagen. Lediglich links an der Seitenwand findet man ein Gummiband und auf der rechten Seite ein Netz. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch einige kleinere Ablagemöglichkeiten in der Styroporbox in der Reserveradmulde (nur, wenn Fahrzeug nicht mit dem optionalen Notrad ausgestattet ist).

- 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 der 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 Kniefreiheit leidet darunter. Die Pedale sind wie auch der Schaltelebel zufriedenstellend angeordnet. Das Zündschloss ist unbeleuchtet, aber zum Fahrer hin gewandt.

Der im Blinkerhebel integrierte Fahrlichtschalter ist schlecht greifbar und die aktuelle Einstellung kaum einsehbar. Es gibt aber eine gut erkennbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht im Kombiinstrument. Die Nebelleuchten werden durch einen Drehring im Blinkerhebel aktiviert. Anzeigen hierfür gibt es ebenfalls im Kombiinstrument. In der Ausstattungsvariante Active findet man gegen Aufpreis einen Licht- und Regensensor an Bord (Sicht-Paket). Der Regensensor reagiert insgesamt sehr sensibel, eine Einstellung der Empfindlichkeit ist nicht möglich. Das Kombiinstrument liegt in einer anfangs ungewohnten, deutlich über dem Lenkrad liegenden Position. Die Instrumente sind klar gezeichnet und lassen sich gut ablesen. Der 2008 ist in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Eine Klimaautomatik gibt es optional (nicht im Testwagen). Das Bedienteil der Klimaanlage ist weit unten im Armaturenbrett angeordnet, der Fahrer muss dadurch seinen Blick stark von der Fahrbahn abwenden, um die aktuellen Einstellungen abzulesen. Ebenfalls schlecht sind die kleinen Symbole und die griffungünstigen Drehregler.



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

+ 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 und eingestellt werden müssen (z.B. auch die Senderwahl), was sich umständlich gestaltet. Gegen Aufpreis gibt es ein gut funktionierendes Navigationssystem (im Testwagen). Die elektrischen Fensterheber sind rundum gut bedienbar und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung noch für gewisse Zeit. Sie besitzen eine Automatikfunktion und sind durch einen zuverlässigen Einklemmschutz abgesichert. Es gibt helle LED-Leselampen. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet somit keine Energie. Die Außenspiegel lassen sich mit einem gut erreichbaren Schalter elektrisch einstellen und gegen Aufpreis auch elektrisch anklappen (City-Paket). Ein Tempomat mit Speedlimiter ist serienmäßig an Bord - die eingestellte Geschwindigkeit wird im Tachoinstrument angezeigt. Bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Heckklappe wird dem Fahrer eine Warnung im Kombiinstrument angezeigt (nicht bei offener Motorhaube). Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über Momentan- und Durchschnittsverbrauch.

- 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 kann. Die Lehnenneigung der Vordersitze kann nur in groben Stufen eingestellt werden.

2,4

Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot vorne fällt großzügig aus. Personen bis zu einer Größe von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Die Innenbreite ist zufriedenstellend, in der Summe findet man ein angenehmes Raumgefühl vor.

3,3 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse insgesamt zufriedenstellend - zu dritt wird es aber doch sehr eng. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten nur noch Passagiere bis knapp 1,80 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht nur für unwesentlich größere Personen. Auch dank der befriedigenden Innenbreite geht das subjektive Raumgefühl in Ordnung.



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 asymmetrisch geteilt klappbar, Sitzvarianten werden nicht angeboten - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung.

3,1 KOMFORT

2,5 Federung

Die Fahrwerkabstimmung des Peugeot 2008 ist insgesamt gut gelungen, vor allem kleinere Unebenheiten könnten aber noch ein Stück besser abgedämpft sein. Kurze Wellen dringen recht deutlich in den Innenraum und können auf Dauer auch schon mal etwas stören. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zudem zu leichtem Stuckern. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden dagegen weitgehend von den Insassen fern gehalten. Sowohl die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven als auch Nick- und Wankbewegungen sind vor allem für ein SUV nicht zu ausgeprägt vorhanden. Voll beladen ändert sich der Fahrkomfort nur wenig. Feinere Unebenheiten werden geringfügig besser absorbiert, im Gegenzug schwingt die Karosserie aber bei langen Bodenwellen etwas stärker nach.

⊕ Das auf Komfort getrimmte Fahrwerk federt grobe Unebenheiten oder Einzelhindernisse (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) gut ab. Nur akustisch sind die Stöße etwas deutlicher wahrnehmbar. Auch lange Bodenwellen schluckt die Federung insgesamt souverän, die Karosserie schwingt nur bei höheren Geschwindigkeiten leicht nach. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut.

3,0 Sitze

In der Ausstattungsvariante Active ist lediglich der Fahrersitz in der Höhe einstellbar. Die Lehnen der Vordersitze bieten dem Rücken ausreichenden Halt, es gibt aber keine einstellbaren Lordosenstützen. Die Sitzflächen sind angenehm weich gepolstert und ordentlich konturiert. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist trotz der ausgeprägten Seitenwangen nur mäßig. Die Polsterung der Wangen ist zu weich. Sportsitze mit verstärkter Seitenpolsterung findet man nur in der Top-Ausstattung Allure an Bord. In der Summe findet man auf dem höheneinstellbaren Fahrersitz eine zufriedenstellende Sitzposition vor. Der linke Fuß kann gut abgestützt werden.

⊖ Für den Beifahrersitz gibt es in dieser Ausstattung keine Höheneinstellung (nur beim Allure). 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.

2,5

Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt beim 2008 e-HDi 92 noch angenehm niedrig aus. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 68,9 dB(A) ermittelt. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen besonders unangenehm in den Innenraum. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche aber deutlich zu. Der kleine Dieselmotor ist vor allem unter Last im Innenraum präsent, ist aber nie störend.

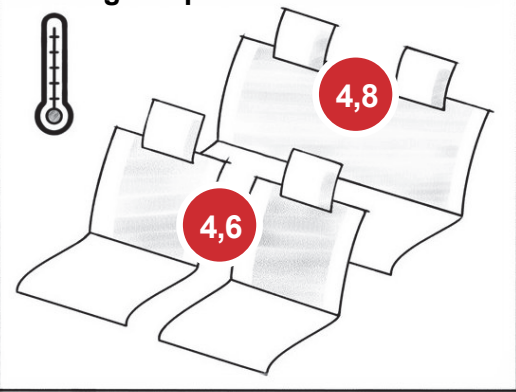
4,4

Klimatisierung

Im Heizungskapitel kann der mit der serienmäßigen Klimaanlage ausgestattete 2008 e-HDi nicht überzeugen. Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es gegen Aufpreis - nur dann findet man auch einen Aktivkohlefilter an Bord. Die Klimaautomatik sollte beim Fahrzeugkauf mit geordert werden.

⊖ Sowohl die Temperatureinstellung als auch die Luftverteilung sind nur sehr grob einstellbar. Es muss dadurch oft nachjustiert werden. Nicht überzeugen kann der kleine Diesel bei der Heizleistung. Sowohl vorne als auch hinten müssen die Insassen bei kalten Temperaturen sehr lange frieren.

Heizungsansprechen



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

3,4

MOTOR/ANTRIEB

3,6

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 92 PS starken Dieselmotors fallen akzeptabel aus. Während dem Motor bei weitem Ausdrehen schnell die Kraft ausgeht, überzeugt das Aggregat noch einigermaßen mit seiner Durchzugskraft. Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 230 Nm sind die Elastizitätswerte zufriedenstellend. Im vierten Gang beschleunigt der e-HDi von 60 auf 100 km/h in rund 10,4 s, im Fünften braucht er 14,8 s. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeuge lange 8,3 s (gemessen im dritten Gang).

3,2

Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Vierzylinder-Dieselmotors fällt insgesamt noch zufriedenstellend aus. Über das ganze Drehzahlband dringen zwar leichte Vibrationen in den Innenraum, doch sie sind nicht störend. Weitaus störender ist das unkultivierte Verhalten des Diesels bei niedrigen Drehzahlen. Wenn man dort Leistung abrufen will, neigt der Motor zu deutlichem Dröhnen.

3,4

Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich nur zufriedenstellend schalten. Es fehlt ihm insgesamt an Präzision. Im Schaltgestänge ist viel Spiel vorhanden, selbst bei eingelegtem Gang lässt sich der Schalthebel noch weit nach links und rechts bewegen. Die Folge ist, dass sich die Gänge trotz der Leichtgängigkeit der Schaltung oft nur mit Haken einlegen lassen. Die Schaltwege sind insgesamt recht lang. Anfahren klappt insgesamt problemlos, bei unsensibler Kupplungsbetätigung ruckelt es aber deutlich im Antriebsstrang.

⊕ Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den ökologisch sinnvollsten Gang zu wählen. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren an einer Steigung, in dem die Bremse noch für kurze Zeit betätigt bleibt und das Fahrzeug beim Losfahren nicht rückwärts rollen kann. Das Start-Stopp-System funktioniert insgesamt sehr gut. Der Motor geht bereits unterhalb von 20 km/h aus und wird nicht mittels Anlasser erneut gestartet, sondern mit dem Riementrieb - das geht sehr schnell. Man kann den ersten Gang auch bei ausgeschaltetem Motor einlegen, betätigt man anschließend die Kupplung springt dieser an.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert und unsynchronisiert. So geschieht es schnell, dass es beim Einlegen des Rückwärtsgangs stark im Getriebe kracht.

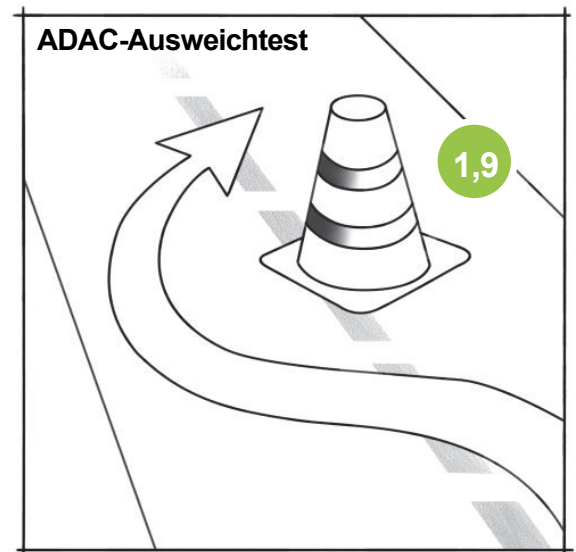
3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünf-Gang-Getriebes sind zufriedenstellend. Insgesamt liegt das Drehzahlniveau des Diesels aufgrund des fehlenden sechsten Gangs aber recht hoch. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.700 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Peugeot 2008 ist insgesamt sicher, das kleine SUV ist 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 überzeugt der 2008 mit einem weitgehend neutralen und gut beherrschbaren Fahrverhalten. Beim Gegenlenken greift das ESP zwar sanft aber effektiv ein und hilft das Fahrzeug zu stabilisieren. In der Ausfahrgasse gibt es dann einen leichten aber ebenfalls gut beherrschbaren Pendler. Bei zu schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug deutlich aber gut kontrollierbar über die Vorderräder, das ESP greift unterstützend ein und hilft, das Fahrzeug zu stabilisieren. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Die Traktion des frontgetriebenen Fahrzeugs ist 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.

2,5 Lenkung*

Die Lenkung des 2008 ist recht direkt ausgelegt - dreht man das Lenkrad von ganz links nach ganz rechts, sind etwas weniger als drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit knapp 11,4 m im Klassenvergleich nicht besonders gering aus.

⊕ Die Lenkung des SUV überzeugt durch eine saubere Mittenzentrierung und spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln spontan an, ohne nervös zu wirken. Auch bei höheren Lenkwinkeln zeigt sich die Lenkung präzise und sorgt für einen spontanen und gleichmäßigen Seitenkraftaufbau. Einzig das Lenkgefühl könnte bei höheren Kurvengeschwindigkeiten etwas besser sein. Der erforderliche Kraftaufwand beim Rangieren im Stand ist gering.

2,2

Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt der 2008 eine gute Spurtreue. Der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 36,9 m - das ist ein guter Wert (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Good Year Efficient Grip 89H der Größe 195/60 R16).

2,1

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im 2008 findet man neben ESP und einem Bremsassistent auch einen Speedlimiter serienmäßig an Bord. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, wodurch der nachfolgende Verkehr auf die Gefahr aufmerksam gemacht wird.

⊖ 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. Es gibt keine Startsickeung, die das Starten des Motor mit eingelegtem Gang verhindern würde. Für den 2008 gibt es keine innovativen aktiven Sicherheitssysteme.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Peugeot 2008 für die Insassensicherheit gute 88 % der möglichen Punkte. Insgesamt überzeugt das SUV mit einem Fünf-Sterne-Crashergebnis (Stand: 10/2013). Front- und Seitenairbags vorn sowie 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. Wählt man das optionale Navigationssystem samt der Peugeot Connect Box, wird bei einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung mit den Fahrzeuginsassen aufgebaut. Dies ist auch manuell per Knopfdruck möglich.

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

1,9

Kindersicherheit

⊕ Im 2008 können Kindersitze insgesamt gut untergebracht werden. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug bei der Kindersicherheit gute 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 auf dem Beifahrersitz Kindersitze 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

⊕ Der Fußgängerschutz des 2008 fällt gut aus. Bei den ADAC Crashtests reicht es für gute 72 % der möglichen Punkte. Während die Frontpartie des 2008 vor allem im Bereich des Stoßfängers und im mittleren Bereich der Motorhaube entschärft ist, gibt es an den vorderen Randbereichen sowie dem hinteren Teil der Motorhaube noch leichten Verbesserungsbedarf. In der Summe stellt das Ergebnis beim Fußgängerschutz aber mehr als zufrieden.

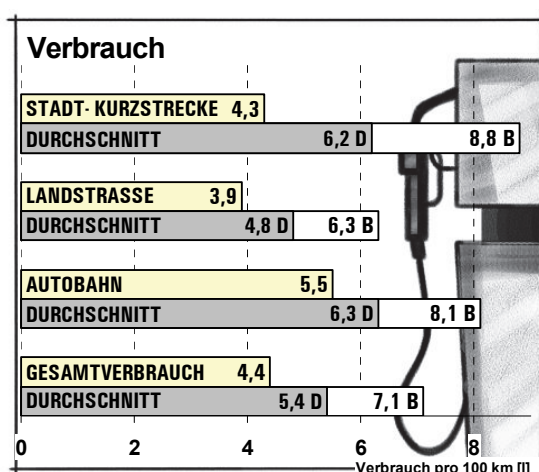
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Verbrauch des 2008 e-HDi 92 fällt mit 4,4 l/100 km niedrig aus. Mit einer CO2-Bilanz von 141 g/km erreicht das Fahrzeug gute 36 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. In der Stadt liegt der Testverbrauch bei 4,3 l, außerorts sind es 3,9 l und auf der Autobahn 5,5 l pro 100 km.

2,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt noch niedrig aus - vor allem im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die NOx-Werte aber deutlicher an, was den Peugeot einige Punkte im Schadstoffkapitel kostet. Mit 38 Punkten im Schadstoffkapitel und 36 Punkten für den CO2-Ausstoß kann der 2008 e-HDi vier Sterne im EcoTest einfahren.



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

2,2 AUTOKOSTEN

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch von günstigem Diesel-Kraftstoff niedrig ausfällt, fallen auch die Betriebskosten entsprechend niedrig aus.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 175.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ 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.

2,2 Wertstabilität*

⊕ Für das kleine SUV mit sparsamem Dieselmotor kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums ein stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

3,0 Kosten für Anschaffung*

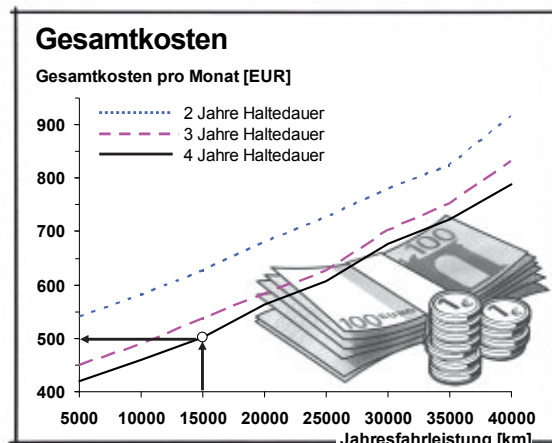
Mit einem Grundpreis von 19.150 Euro liegt der Peugeot 2008 e-HDi 92 Active im zufriedenstellenden Bereich seiner Fahrzeugklasse. Die Serienausstattung geht dabei insgesamt noch in Ordnung. Neben einer Klimaanlage und einem Tempomat findet man auch ein Radio serienmäßig an Bord.

4,1 Fixkosten*

⊖ Die Dieselfassung des 2008 ist bei den Fixkosten nicht besonders günstig. Neben den hohen KFZ-Steuern von jährlich 168 Euro schlagen sich auch die ungünstigen Versicherungsklasseneinstufungen auf die jährlichen Fixkosten nieder. Sowohl die Haftpflichtversicherung (KH: 17), als auch die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 21; VK: 21) liegen im Klassenvergleich ungünstig.

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten schlägt sich der 2008 e-HDi 92 wacker. Geringe Betriebskosten sowie der gute Restwertverlauf sorgen für niedrige absolute Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 501 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/17	15/20/17	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	112	168	172
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	463	530	501	507
Preis [Euro]	14.900	18.150	19.150	22.000

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	68 kW (92 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16
Reifengröße (Testwagen)	195/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,3/3,9/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	103 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	141 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4159/1739/1556 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1215 kg/469 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610 kg/1270 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1135 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	244 Euro
Monatliche Gesamtkosten	501 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21
Grundpreis	19.150 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	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für Allure)	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
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
Fensterheber, elektrisch hinten (City-Paket)	450 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro°
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (City-Paket)	450 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten (City-Paket)	450 Euro°
Lackierung Metallic	500 Euro°
Panorama-Glasedach	550 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen