ADAC

Autotest

Peugeot 108 Top! PureTech 82 Allure

EcoTest ★★★★☆

Dreitüriger Kleinstwagen mit Schrägheck (60 kW / 82 PS)

Peugeot´s neuer Kleinstwagen, der 108, wird serienmäßig als Dreitürer und in vier Ausstattungsvarianten angeboten. Für die zwei besser ausgestatteten Varianten sind optional Fondtüren erhältlich. Darüber hinaus gibt es den 108 Active/Allure gegen weiteren Aufpreis als "TOP!". Diese Version besitzt ein Stoff-Faltdach. Bei den Antrieben kann zwischen zwei Ottomotoren gewählt werden. Zur Verfügung stehen ein 1.0-l-Aggregat mit 50 kW/68 PS (auch mit Start-Stopp-System) oder der im Testwagen verbaute 1.2-l-Motor mit 60 kW/82 PS. Der Dreizylinder ist akustisch dauerhaft im Innenraum präsent. Er macht zwar durch ausgeprägte Vibrationen auf sich aufmerksam, kann aber bei den Fahrleistungen im Klassenvergleich ein gutes Ergebnis einfahren. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt mit 5,3 l/100 km für einen Kleinstwagen im noch akzeptablen Bereich, könnte aber besonders Innerorts geringer ausfallen. Ein Start-Stopp-System, das den Verbrauch senken würde, ist für das Aggregat nicht erhältlich. Vorn bietet der kleine Peugeot viel Platz. Der Kofferraum besitzt ein im Klassenvergleich durchschnittliches Volumen. Mit den kompakten und übersichtlichen Außenmaßen sowie der optional erhältlichen Rückfahrkamera eignet sich der Kleine gut für die Stadt. Allerdings ist der 108 Top! PureTech 82 Allure mit einem Grundpreis von 14.400 Euro im Klassenvergleich nicht besonders günstig, zumal einige Ausstattungsdetails wie Lichtsensor, Klimaautomatik oder sogar Kofferraumbeleuchtung extra bezahlt werden müssen. Ein für den Stadtverkehr empfehlenswertes City-Notbremssystem ist für den 108 leider nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C1, Fiat 500, Ford Ka, Renault Twingo, SEAT Mii, Skoda Citigo, Toyota Aygo, VW up!.

⊕ übersichtliche Karosserie, gutes Raumangebot vorn, recht agiler Motor

⊖ unbequemer Zustieg nach hinten (Dreitürer), wenig Platz im Fond, hohes Innengeräusch, geringe Zuladung, großer Wendekreis (im Klassenvergleich)

ADAC-URTEIL

2,7	AUTOTEST
3,6	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,3	Familie
2,0	Stadtverkehr
2,8	Senioren
2,8	Langstrecke
4,2	Transport
2,7	Fahrspaß
3,2	Preis/Leistung

Stand: September 2014
Text: Martin Brand

3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish des 108 sind insgesamt zufriedenstellend. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und auch der Kofferraum ist verkleidet. Der Innenraum zeigt sich ordentlich verarbeitet, wenn auch die Kunststoffkanten besser entgratet sein könnten. Dominiert wird das Interieur von harten, kratzempfindlichen Kunststoffen und die Türen sind zum Teil unverkleidet. Farbige Elemente in der Armaturentafel sowie die aufpreispflichtigen Ledersitze werten den Innenraum optisch auf. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels gut zugänglichem Hebel in der Armaturentafel entriegelt werden.

⊖ Die Türausschnitte sind nur wenig nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch schnell. Zudem fehlen den lackierten Schwellern Kratzschutzleisten. Sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten, die bei kleineren Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen würden. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und auch am restlichen Unterboden fehlen aerodynamische Optimierungsmaßnahmen, die Luftverwirbelungen und somit das Geräuschniveau im Innenraum wie auch den Kraftstoffverbrauch senken würden. Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde.

3,7 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist insgesamt zufriedenstellend, mit seinen kompakten Außenmaßen kann dem 108 aber eine gute City-Tauglichkeit attestiert werden. Mit einer Tankfüllung (35 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 660 km möglich.

⊖ Die maximal mögliche Zuladung fällt mit 320 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur eine Reparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Anstatt des Pannensets kann für den 108 optional ein Notrad geordert werden, nicht aber für die Basis-Version und die Top!-Varianten. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Stütz- und Anhängelasten sind nicht zulässig. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden.

3,0 Sicht

Die sehr breiten Dachsäulen schränken das Sichtfeld nach schräg hinten stark ein.

Im Sichtkapitel schneidet der 108 zufriedenstellend ab. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe positioniert, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Dreitürer befriedigend ab. Der Blick nach schräg hinten wird besonders durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt. Die Außenspiegel bieten ein durchschnittliches Sichtfeld, es fehlt aber beiden ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde. Bei der getesteten Variante sind die Außenspiegel serienmäßig beheizbar (ab Allure). Beim Rangieren hilft lediglich die optionale Rückfahrkamera. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Nachts leuchten die Halogen-Projektionsscheinwerfer die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

© ADAC e.V.

Es gibt vorn nur einen breiten Scheibenwischer mit einem zufriedenstellenden Wirkbereich. Ungünstig ist jedoch, dass Wasser durch den Fahrtwind an der Scheibe vor dem Fahrer hoch getrieben werden kann.

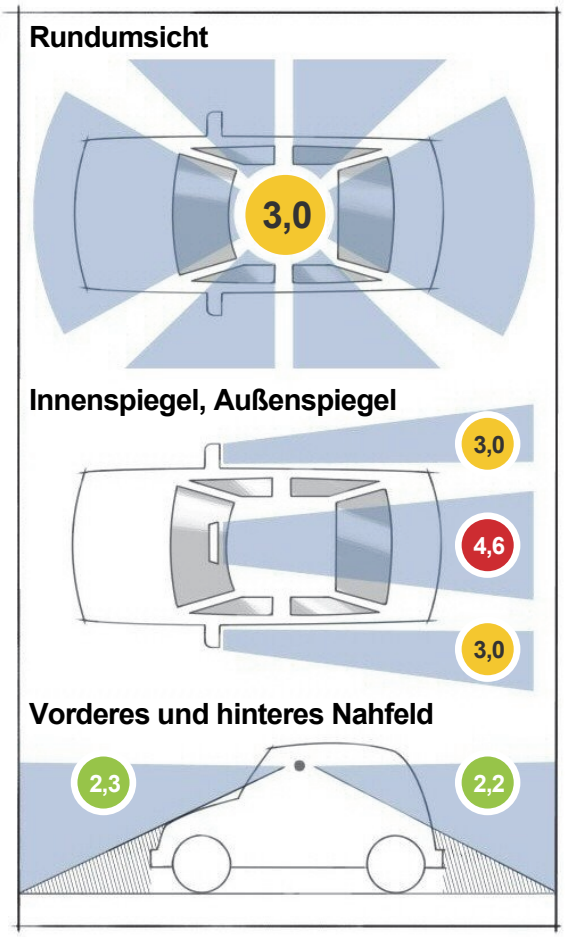
⊕ Dank der kompakten Außenmaße lässt sich das hintere Fahrzeugende gut einsehen und das vordere ordentlich abschätzen. Niedrige Hindernisse können sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden.

⊖ Der Innenspiegel ist klein und somit das Sichtfeld nach hinten eingeschränkt.

2,9 Ein-/Ausstieg

Der 108 ist ab der Ausstattungsvariante Active mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist für die Ausstattungsvariante Allure (Top!) das im Testwagen verbaute Innovationspaket erhältlich, dann ist der Peugeot mit einem schlüssellosen Zugangssystem (Keyless-System) ausgestattet. Die Türen besitzen drei Rastungen und werden auch an Steigungen meist offen gehalten. Vorn steigt man insgesamt recht bequem ein und aus. Die Schweller liegen niedrig und die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Lediglich der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante könnte geringer ausfallen. Die Höhe des Türausschnitts geht in Ordnung, größere Personen sollten aber auf den Kopf achten, damit dieser nicht gestoßen wird. Betätigt man beim Aussteigen kurz den Fernlichthebel, leuchten die Scheinwerfer das Fahrzeugvorfeld eine gewisse Zeit lang aus.

⊖ Die Vordersitze haben zwar eine Easy-Entry-Funktion, aufgrund der geringen Platzverhältnisse gelangt man dennoch nur mühevoll nach hinten. Am Dachhimmel fehlen Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen helfen würden.



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

3,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen entspricht dem Klassendurchschnitt. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 170 Liter hinein. Baut man diese aus, lassen sich bis unters Dach 210 Liter verstauen. Auch dann finden nur zwei Getränkekisten im Kofferraum Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können bis zur Fensterunterkante 425 Liter verstaut werden. Belädt man das Abteil bis unters Dach, fasst es 675 Liter.

170 l fasst das Gepäckabteil des 108. Wie beim Vorgänger 107 stört eine Stufe im Kofferraumboden, wenn die Lehnen der Rücksitze nach vorn geklappt sind.

© ADAC e.V.

3,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist insgesamt nur ausreichend. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und praktisch ist, dass die Kofferraumabdeckung mit der Klappe aufschwingt. Breite und Höhe der Ladeöffnung sowie des Kofferraums sind durchschnittlich. Das Ladegut muss sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden. Die Ladekante liegt rund 80 Zentimeter über der Fahrbahn und innen stört eine knapp 32 Zentimeter hohe Stufe. An der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sind dank der geringen Kofferraumtiefe gut greifbar.

⛔ Große Personen sollten aufpassen, da die Heckklappe nur auf 1,80 m aufschwingt und man sich den Kopf an den Ecken oder dem kleinen Schlossbügel stoßen kann. Zum Schließen der Heckklappe fehlt ein Griff. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden. Darüber hinaus bietet die Blech-Oberseite der Lehnen dem Gepäck wenig Halt und kann schnell verkratzen. Mit nur einer Lampe (optional) ist das kleine Ladeabteil nur schwach beleuchtet.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich zweigeteilt (50:50) umlegen. Das Vorklappen ist ohne großen Aufwand von hinten möglich. Das Zurückklappen klappt von vorn besser, allerdings ist die Zugänglichkeit aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht sehr gut. Kleine Utensilien lassen sich praktisch nicht gegen Verrutschen sichern, da Ablagen fehlen. Unter dem Kofferraumboden ist zwar Platz für etwa 15 l Gepäck, es fehlen aber Fächer. Taschen können an der Seitenverkleidung im Kofferraum eingehängt werden.

⛔ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt werden.

3,0 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Verarbeitung und Bedienung gehen in Ordnung, bieten aber Raum für Verbesserungen.

Das Cockpit des 108 ist in Verbindung mit dem Sieben-Zoll-Touchscreen (Serie für Allure/Top!) übersichtlich gestaltet, die Anzahl an Bedienelementen ist überschaubar. Es lassen sich auch Inhalte des Smartphones (z. B. Apps) im Display widergeben und dort bedienen. Insgesamt lässt sich der kleine Franzose bereits nach einer kurzen Eingewöhnungsphase einfach bedienen. Das Lenkrad kann leider nur in der Höhe (inkl. Tacho und Drehzahlmesser) eingestellt werden, eine Weiteneinstellung ist nicht möglich. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet und der Schalthebel liegt recht gut zur Hand. Die Sitze lassen sich nur manuell einstellen, für die Lehnenneigung gibt es aber ein Drehrad, mit dem auch eine Feinjustierung möglich ist. Der Start-/Stopp-Knopf ist gut zugänglich im Armaturenbrett angeordnet und bei betätigter Kupplung beleuchtet. Das Licht wird mittels gut greifbarem Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert - gegen Aufpreis ist das Abblendlicht alternativ sensorgesteuert (im Testwagen). Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Blinkerhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Der vordere Wischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung, das Intervall ist aber nicht einstellbar. Der Heckwischer hat eine Waschautomatik und eine Dauerschaltung. Der Tacho liegt samt digitalem Drehzahlmesser gut im Sichtfeld des Fahrers. Der Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, die Bedienung ist aber nicht optimal, da man zum Durchschalten der Anzeigen ungünstig durch das Lenkrad (oder um das Lenkrad herum) greifen muss.

© ADAC e.V.

Für wichtige Informationen gibt es Kontrolllampen, eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlt jedoch. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Das Multifunktions-Touchdisplay ist in der Höhe optimal angeordnet, die Bedienung der Schaltflächen erfordert aber eine zielgenaue Betätigung. Das Audiosystem lässt sich einwandfrei steuern, wenn auch der Lautstärkenregler besser greifbar sein dürfte. Alternativ gibt es auch am Lenkrad Audiobedienelemente.

Ebenfalls am Lenkrad (separater Lenkstockhebel) wird der serienmäßige Geschwindigkeitsbegrenzer aktiviert. Die Bedienung ist etwas umständlich, da die ursprünglich gespeicherte Geschwindigkeit beim erneuten Aktiveren als Bezugsgeschwindigkeit genommen wird und man nur durch hoch oder runter tippen diese ändern kann - dieser Vorgang kann bei großen Unterschieden lang dauern. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet, könnte aber etwas höher positioniert sein. Das System lässt sich problemlos bedienen, die Schaltflächen sind ausreichend groß. Vorn wie hinten ist die Anzahl an Ablagen überschaubar. Vorn gibt es kleine Türfächer und ein Fach in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach fällt klein aus.

⊖ Leider werden weder die Heckscheibenheizung noch die Umluftfunktion automatisch deaktiviert. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind gut zugänglich, funktionieren aber nur bei eingeschalteter Zündung und sind unbeleuchtet. Die elektrischen Fensterheber haben keine Ab-/Aufwärtsautomatik und auch keinen Einklemmschutz. Unbeleuchtet sind auch der ungünstig im Armaturenbrett positionierte Schalter zur Spiegeleinstellung, die Luftdüsen sowie die Bedienelemente am Lenkrad und Dachhimmel. Auch die Innenraumbeleuchtung ist mit nur einer zentralen Lampe vorn spärlich - Leseleuchten gibt es nicht. Das Handschuhfach ist ebenfalls unbeleuchtet. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit entfernt sind.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich gut. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit (mit Faltdach) würde Insassen bis über zwei Meter zulassen. Die Innenraumbreite erweist sich als sehr großzügig. Das Raumempfinden ist für einen Kleinstwagen angenehm, wenn auch die Mittelkonsole dieses leicht beeinträchtigt.

4,8 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten sind die Platzverhältnisse knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Große eingestellt, finden im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von nur knapp 1,60 m genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit würde Insassen bis 1,70 m Platz bieten. Das Raumempfinden ist noch akzeptabel, man fühlt sich aber aufgrund der direkt neben dem Kopf liegenden Dachsäulen und der kleinen Seitenfenster etwas eingeengt.

Nur bis zu einer Körpergröße von 1,60 m kann man im Fond des 108 einigermaßen Sitzen.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehne ist geteilt klappbar. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

© ADAC e.V.

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist Peugeot beim 108 TOP! zufriedenstellend gelungen. Der Kleine federt langwellige Fahrbahnunebenheiten gut ab, zeigt aber eine leichte Nachschwingtendenz. Auf kurze Wellen spricht die Federung jedoch nicht fein an, diese werden deutlich in den Innenraum übertragen. Feine Unebenheiten und kurze Wellen regen den 108 zum Stuckern an und lassen den Peugeot unnötig nervös wirken. Grobe Einzelhindernisse und Querfugen dringen besonders über die Hinterachse stark zu den Insassen durch, kleinere können zufriedenstellend geschluckt werden. Kopfsteinpflaster bringt das Lenkrad zum Schütteln und wird auch von den Insassen deutlich wahrgenommen. Nickbewegungen der Karosserie zeigen sich beim Bremsen nicht zu stark ausgeprägt. Karosserieneigungen sind bei dynamischen Lenkvorgängen durchschnittlich vorhanden. Der Langsamfahrkomfort geht in Ordnung, wenn auch hier die feinen Unebenheiten recht deutlich im Innenraum wahrgenommen werden - zu unbequem wird es aber nicht.

2,9 Sitze

Beim 108 ist der Fahrersitz serienmäßig in der Höhe einstellbar (außer Ausstattungsvariante 108, Access). Vorn sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen körpergerecht gestaltet, wenn auch die Lehnen oben etwas eng geschnitten sind. Die Vordersitze bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die integrierten Kopfstützen, da diese fest mit der Lehne verbunden sind und sich nicht einstellen lassen. Deshalb ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings einwandfrei. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist gut und die Polsterung vorn angenehm. Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen nur schwach konturiert und bieten daher wenig Seitenhalt. Die Lehnenhöhe geht noch in Ordnung. Im Fond ist die Polsterung recht straff aber nicht unbequem. Die Sitzposition ist zufriedenstellend, allerdings dürften die Sitzflächen länger sein und die Oberschenkel besser aufliegen.

⛔ Der Beifahrersitz lässt sich auch nicht gegen Aufpreis in der Höhe einstellen. Auf den optionalen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen. Beide Vordersitze müssen ohne Lordosenstützen auskommen.

4,1 Innengeräusch

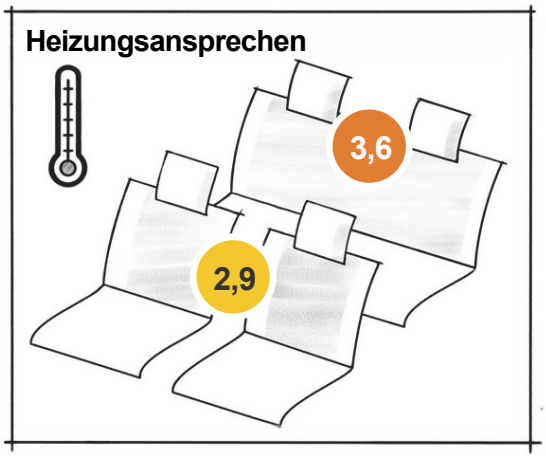
⛔ Das Geräuschniveau im Innenraum ist beim 108 TOP! insgesamt hoch, der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h 73,5 dB(A). Dies wird auch subjektiv so wahrgenommen. Der Motor ist akustisch immer präsent, besonders wenn man ihn fordert. Doch auch Umgebungs- und Windgeräusche sind deutlich zu hören, was unter anderem am Stoff-Faltdach liegt.

© ADAC e.V.

3,1 Klimatisierung

Der 108 Allure ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das Cool-Paket erhältlich, das eine Klimaautomatik beinhaltet. Diese kann in drei Intensitätsstufen betrieben werden. Die Temperatur lässt sich aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Auch die Luftverteilung erfolgt für beide Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Im ADAC Heizungstest kann der 108 Pure Tech 82 insgesamt ein akzeptables Ergebnis einfahren, wenn sich auch die Hinteren länger gedulden müssen. Dort bleiben die Fußbereiche leider lange kalt.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen, dies würde für eine bessere Durchlüftung sorgen.



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ In diesem Kapitel kann der 108 Top! PureTech 82 Allure im Klassenvergleich ein gutes Ergebnis einfahren. Das Aggregat leistet 82 PS (bei 5.750 1/min und besitzt ein maximales Drehmoment von 118 Nm (bei 2.750 1/min). Im vierten Gang ist die Elastizität des Motors gut, der 108 benötigt 12,6 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Im fünften Gang vergehen schon 19,3 Sekunden bis die 100 km/h-Marke überschritten wird. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in nur 7,3 Sekunden absolviert (2./3. Gang). Der 108 wirkt mit diesem Motor recht agil.

3,5 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders kann nicht lobenswert erwähnt werden. Der 1,2-l-Ottomotor überträgt in jedem Drehzahlbereich Vibrationen in den Innenraum. Unter Last und im niedertourigen Drehzahlbereich fallen diese sogar noch deutlicher auf. Darüber hinaus ist das Aggregat dauerhaft akustisch im Innenraum präsent. Fordert man den Motor macht er lautstark durch Brummen und Dröhnen auf sich aufmerksam.

3,1 Schaltung

Die Schaltung ist Peugeot zufriedenstellend gelungen. Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten recht gut einlegen, möchte man aber einen schnellen Gangwechsel vollziehen haken die Gänge etwas. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, aber der Schalthebel könnte definierter geführt sein. Die Schaltpunktanzeige gibt Schaltempfehlungen für das Hoch-, nicht aber für das Runterschalten. Die Kupplung sollte mit Feingefühl betätigt werden, ansonsten ruckelt es im Antriebsstrang. Die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Berganfahrhilfe hält die Bremse für eine kurze Zeit beim Anfahren an Steigungen und verhindert damit ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Nur ein direktes Schalten vom fünften in den Rückwärtsgang ist nicht möglich. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Ein Start-Stopp-System ist für den 108 in Verbindung mit diesem Motor nicht erhältlich.

© ADAC e.V.

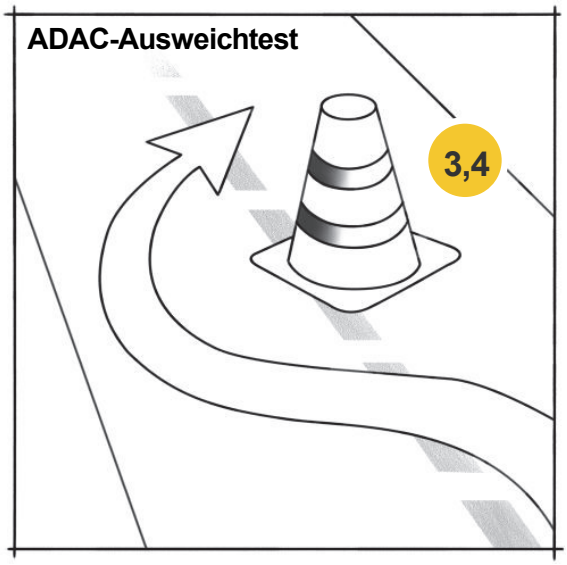
3,5 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe zeigt sich insgesamt zufriedenstellend abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung im größten Gang hat Peugeot zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt, das Aggregat dreht bei 130 km/h bereits mit 3.800 1/min. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten an Steigungen die Geschwindigkeit halten, ist dennoch gelegentlich ein Runterschalten notwendig.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des 108 ist insgesamt zufriedenstellend. Der Peugeot quittiert plötzliche Lenkimpulse zwar mit einem nachpendelnden Heck, bleibt insgesamt aber gut beherrschbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität, bei Bodenwellen in Kurven wird der 108 aber teilweise versetzt. Im ADAC Ausweichtest fährt er ein noch zufriedenstellendes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, drängt das Fahrzeug bereits beim ersten Anlenken mit dem Heck. Beim Gegenlenken zeigt der Peugeot ebenfalls eine Übersteuertendenz und beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein Gegenpendler. Das elektronische Stabilitätsprogramm regelt zuverlässig und verhindert ein Schleudern, das Verhalten ist für den Fahrer aber dennoch recht anspruchsvoll. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Peugeot bereits früh über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der 108 etwas mit dem Heck, bleibt aber gut beherrschbar. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.



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.

3,0 Lenkung*

Der Peugeot spricht ordentlich auf Lenkbefehle an, der Fahrer erhält aber nur eine zufriedenstellende Rückmeldung. Das Lenkgefühl könnte speziell bei geringen Lenkwinkeln etwas ausgeprägter sein. Die Lenkung arbeitet insgesamt recht präzise, bei geringen Lenkwinkeln muss aber aufgrund der schwachen Rückmeldung gelegentlich korrigiert werden. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig. Auch der Kurbelaufwand fällt gering aus, von Anschlag bis Anschlag sind es nur etwas über 2,5 Umdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11 m im Klassenvergleich sehr groß aus.

© ADAC e.V.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremse des 108 spricht gut an und kann mit einer guten Wirkung punkten. Der Peugeot steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact5, 165/60 R15 77H) nach 37,5 Metern. Dabei lässt sich die Bremse gut dosieren und zeigt sich auch nach mehrmaligem Bremsen belastbar. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, das Fahrzeug schiebt gutmütig über die Vorderräder.

2,3 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Peugeot geht in Ordnung. Der 108 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Vollbremsung blinkt die Warnblinkanlage mit erhöhter Frequenz und warnt so den herannahenden Verkehr. Ab Werk ist der Peugeot mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Rad Luft verliert. Zum Serienumfang gehört auch der Speedlimiter. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist beim Testwagen nicht möglich, da der Motor sich mittels Start-/Stopp-Knopf nur bei betätigter Kupplung starten lässt.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann nicht ohne Weiteres eine Richtungsänderung angezeigt werden. Das kann beim Abschleppen nachteilig sein. Es sind weder Rückleuchten noch Strahler in den Türverkleidungen, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen könnten.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der 108 ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Zudem haben die vorderen Gurte sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Die ADAC Crashtestergebnisse basieren auf dem Toyota Aygo, der weitgehend baugleich zum 108 ist. Beim Insassenschutz liegt der Erfüllungsgrad bei 80 Prozent der möglichen Punkte (Stand 09/2014). Vorn bieten die integrierten Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m einen guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz und liegen ebenfalls nah am Kopf. Die Vorderen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt - schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch darauf hingewiesen. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Verbandskasten und Warndreieck besitzen keinen speziellen Halter und sind unter dem Kofferraumboden untergebracht. Bei Beladung sind sie im Notfall dann aber nicht sofort erreichbar. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

© ADAC e.V.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der weitgehend baugleiche Toyota Aygo 80 Prozent der möglichen Punkte, der Peugeot sollte ähnlich abschneiden. Laut Bedienungsanleitung sind universelle Kindersitze aller Altersgruppen im Fond und auf dem Beifahrerplatz erlaubt. Im Fond können zwei Kindersitze entweder mittels Isofix-Halterungen mit Ankerhaken oder alternativ mit den langen Gurten befestigt werden. Auf dem Beifahrerplatz liegen die Gurtanlenkpunkte optimal, im Fond verlaufen die Anlenkpunkte steil, was eine lagestabile Sitzbefestigung erschwert. Darüber hinaus stören im Fond die Sitzwulste außen, wodurch die Sitze leicht schief aufliegen. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, wodurch auch vorn rechts Kindersitze verwendet werden dürfen. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen nur gerade so montieren. Auf dem Beifahrersitz stört die integrierte Kopfstütze etwas und hinten das Dach. Die Schlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher, liegen aber weit genug auseinander.

⊖ Die Kindersitze lassen sich im Fond nur umständlich befestigen, da die Zugänglichkeit aufgrund fehlender Hecktüren leidet. Zudem sind die Gurtschlösser im Fond nur an losen Bändern fixiert, was die Montage erschwert.

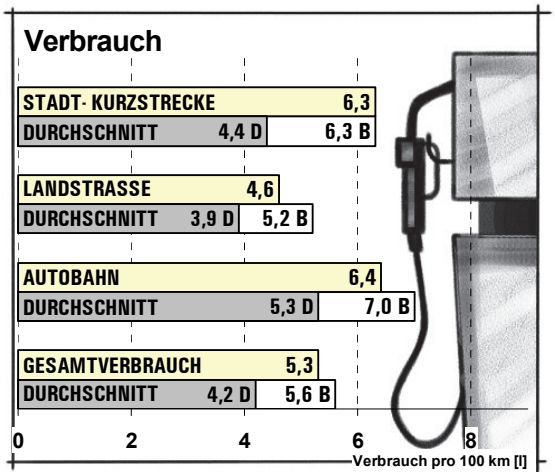
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erhält der Toyota Aygo 62 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest, der 108 sollte ähnlich abschneiden. Entschärft sind der Stoßfänger und einzelne Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv zeigen sich aber noch die komplette Vorderkante der Motorhaube sowie die Windschutzscheibenpfosten.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der 108 Top! PureTech 82 Allure erhält mit einer CO2-Bilanz von 146 g/km in diesem Kapitel 24 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter Super auf 100 Kilometer. Der Innerortsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km, hier könnte ein Start-Stopp-System den Verbrauch etwas senken, das ist für diese Motorisierung aber nicht erhältlich. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,6 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,4 l/100 km.



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

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, so dass der 108 Top! PureTech 82 Allure in diesem Kapitel 47 von 50 Punkten erhält. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der Peugeot auf 71 Punkte, das entspricht vier von fünf Sternen.

© ADAC e.V.

3,6 AUTOKOSTEN

3,9 Betriebskosten*

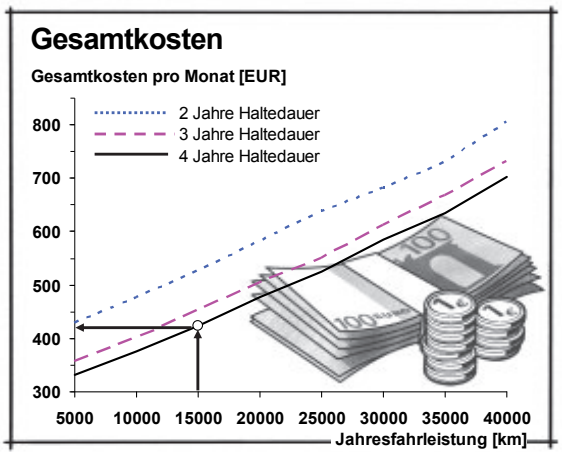
Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Diese liegen im Klassenvergleich beim 108 Top! PureTech 82 Allure im höheren Bereich.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2 l-Dreizylinder besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 175.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen Inspektionen und erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 423 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,9 Wertstabilität*

Obwohl es sich beim 108 um ein völlig neues Modell handelt, wird dem kleinen Franzosen nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis liegt im Klassenvergleich mit 14.400 Euro hoch, allerdings geht die Serienausstattung in Ordnung. Das elektrische Faltdach (TOP!) eine Klimaanlage und ein Audiosystem sind aufpreisfrei an Bord. Ordert man das optionale Innovationspaket, ist das Abblendlicht sensorgesteuert, der Kofferraum beleuchtet und es gibt eine Rückfahrkamera sowie ein schlüsselloses Zugangssystem. Gegen weiteren Aufpreis ist eine Klimaautomatik erhältlich. Einen sinnvollen City-Notbremsassistenten gibt es aber nicht.

3,0 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen insgesamt im Klassenmittelfeld. Die KFZ-Steuer fällt mit nur 32 Euro pro Jahr günstig aus. Teuer ist hingegen die Versicherung. Während die Teilkaskoeinstufung noch überschaubar ausfällt, sind die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufungen teuer (KH: 15; TK: 14; VK: 15).

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich recht hoch. Maßgeblich sind dabei der hohe Anschaffungspreis und die hohen Betriebskosten.

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 68	PureTech 82
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/1199
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	60 (82)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/4300	118/2750
0-100 km/h[s]	14,3	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,1 S	4,3 S
CO2 [g/km]	95	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/14	15/15/14
Steuer pro Jahr [Euro]	20	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	332	384
Preis [Euro]	8.890	11.600

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1199 ccm
Leistung	60 kW (82 PS)
bei	5750 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/60R15
Reifengröße (Testwagen)	**165/60R15H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	**10,7/10,95 m**
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**7,3 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**37,5 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**5,3 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**6,3/4,6/6,4 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**146 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**73,5 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	3475/1615/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1930 mm**
Leergewicht/Zuladung	**920 kg/320 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**170 l/425 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	**660 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**105 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**41 Euro**
Monatliche Fixkosten	**78 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**199 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**423 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/15/14
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

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensor (Cool-Paket)	300 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (Innovationspaket)	555 Euro°
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (7"-Farbbildschirm)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry (Innovationspaket)	555 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Cool-Paket)	300 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar (50:50)	Serie
Sitzbezüge, Leder (Leder-Paket)	800 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (Leder-Paket)	800 Euro°
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,2**
Verarbeitung	3,5
Alltagstauglichkeit	3,7
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,7
Kofferraum-Variabilität	3,2
Innenraum	**3,0**
Bedienung	3,1
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	4,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**3,1**
Federung	3,0
Sitze	2,9
Innengeräusch	4,1
Klimatisierung	3,1
Motor/Antrieb	**2,8**
Fahrleistungen*	1,7
Laufkultur	3,5
Schaltung	3,1
Getriebeabstufung	3,5

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,7**
Fahrstabilität	2,9
Lenkung*	3,0
Bremse	2,3
Sicherheit	**2,3**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	2,5
Umwelt/EcoTest	**2,5**
Verbrauch/CO2*	3,6
Schadstoffe	1,3

AUTOKOSTEN **3,6**

Betriebskosten*	3,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	3,9
Kosten für Anschaffung*	4,4
Fixkosten*	3,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.