



Peugeot 208 BlueHDi 100 STOP&START Allure

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (73 kW / 99 PS)

Nach drei Jahren Bauzeit hat Peugeot dem 208 eine Modellpflege genehmigt. Optisch fällt dies vor allem am neu gestalteten Stoßfänger vorn und den Heckleuchten auf. Auffällig ist auch der matte Strukturlack, den es gegen Aufpreis gibt. Er sorgt zwar für Extravaganz, bringt im Alltag aber Nachteile mit sich. Mattlacke bedürfen einer besonderen Pflege und Reparaturen sind deutlich aufwändiger. Überarbeitet wurde auch das Motorenportfolio. Es kann zwischen vier Otto- und zwei Dieselmotoren gewählt werden. Der Testwagen wird vom Basisdiesel mit einer Leistung von 73 kW/99 PS angetrieben - der mit einem Normverbrauch von 3,0 Liter Diesel auf 100 km vom Hersteller beworben wird. Im ADAC EcoTest kann ein solch niedriger Wert nicht erreicht werden. Der Testverbrauch geht mit 4,0 l/100 km aber dennoch in Ordnung. Die Fahrleistungen des Selbstzünders reichen für die meisten Lebenslagen, bei höheren Geschwindigkeiten fehlt es dem Motor im lang übersetzten fünften Gang aber an Durchzugskraft. Der Federungskomfort stellt zufrieden, auch wenn der Peugeot etwas steifbeinig auf feine Unebenheiten anspricht. Das Cockpit zeigt sich mit dem kleinen Lenkrad und dem weit oben positionierten Kombiinstrument ungewöhnlich gestaltet, das Platzangebot kann sich vorn sehen lassen, im Fond geht es eng zu. Das Sicherheitsniveau des Peugeot 208 liegt hoch, optional ist nun auch ein City-Notbremssystem erhältlich. Hoch liegt allerdings auch der Grundpreis des getesteten Modells. Für den Allure müssen mindestens 20.100 Euro aufgewendet werden, was trotz der umfangreichen Serienausstattung für einen Kleinwagen viel ist.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A1, Citroen C3, Ford Fiesta, Hyundai i20, KIA Rio, Opel Corsa, SEAT Ibiza.

- +** sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Sicherheitsausstattung, niedriger Verbrauch, enorme Reichweite, sehr saubere Abgase
- großer Wendekreis, hohe Fix- und Anschaffungskosten, wenig Platz im Fond



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

2,6 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,4 Langstrecke

3,3 Transport

3,1 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: November 2015
Text: Martin Brand

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Peugeot 208 ist insgesamt zufriedenstellend. Auffällig ist die optionale Strukturlackierung des Testwagens. Der matte Lack besitzt eine raue Struktur, die aber nicht überall gleich rau ist. So sind zum Beispiel die Türinnenseiten, die Einstiege oder die Heckklappeninnenseite deutlich rauer - das fühlt sich unangenehm an. Darüber hinaus ist die Lackpflege deutlich umständlicher, da sich matte Lacke nicht polieren lassen und z.B. die Bürsten einer Waschanlage die Oberfläche verändern bzw. glätten. Die Karosserie zeigt sich auf den ersten Blick weitgehend sauber verarbeitet, bei genauem Hinsehen lassen sich allerdings leichte Schwächen erkennen. So sind die Bördelkanten an Türen und Heckklappe nicht perfekt abgedichtet und die Spaltmaße verlaufen nicht immer ganz gleichmäßig. Ebenso findet man stellenweise nicht sauber ausgeführte Schweißpunkte vor. Der Kofferraum ist hingegen mit robustem Stoff verkleidet. Die Türschweller sind nur wenig abgedichtet, wodurch diese schnell verschmutzen - Lackschutzleisten gibt es ebenfalls nicht. Der Innenraum wirkt auf den ersten Blick modern und solide gefertigt. Das kleine Lenkrad und der große freistehende Navigationsbildschirm stechen als Erstes ins Auge. Die Armaturen sind weitgehend passgenau verbaut. Die verwendeten Materialien sind größtenteils kratzempfindlich und nicht stets perfekt verarbeitet. So sind die Kunststoffkanten nicht immer sauber entgratet. Die lackierten Oberflächen werfen den Innenraum optisch auf.

- +** Ein Befüllen mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich, da es einen Fehlbetankungsschutz gibt.
- Der Motorraum ist teilweise von unten verkleidet, am restlichen Unterboden fehlen Verkleidungen. Es fehlen Stoßleisten an den Türen und Stoßfängern, die den Lack bei kleinen Remplern und vor Kratzern schützen. Reparaturen sind beim Mattlack eventuell aufwändiger, weil keine partiellen Ausbesserungen in der Fläche möglich sind. Das Austupfen von Steinschlägen oder das Beilackieren und Beischleifen würden eine unterschiedliche Mattierung zur Folge haben. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung eingebunden und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden.

2,5

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des mit vier vollwertigen und einem schmalen Fondmittelsitz ausgestatteten Kleinwagens geht in Ordnung. Die maximale Zuladung fällt mit 490 kg durchschnittlich aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 65 kg transportiert werden. Für den Fall einer Panne gibt es serienmäßig nur ein Reifenreparaturset, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis ist das im Testwagen verbaute Notrad erhältlich, nur dann findet man auch einen Radmutternschlüssel und Wagenheber an Bord.

- +** Dank des 50-l-Tanks sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 1.250 km mit nur einer Tankfüllung möglich. Mit den kompakten Maßen zeigt sich der Peugeot handlich und vor allem in der Stadt praktisch.
- Die zulässige Anhängelast fällt gering aus. Gebremste Anhänger dürfen nur bis zu einer Gesamtmasse von 700 kg und ungebremste bis 520 kg gezogen werden. Die Stützlast fällt mit 46 kg ebenfalls gering aus. Schwere Räder können unter Umständen nicht mittels Heckträger transportiert werden.

3,0 Sicht

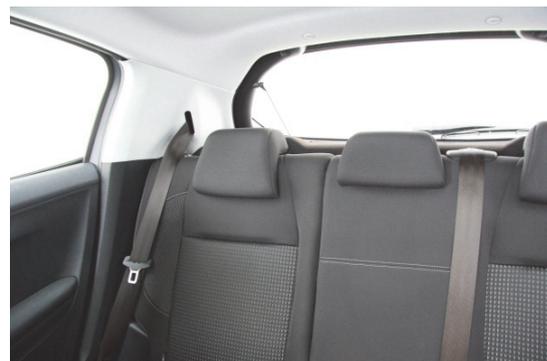
Im Sichtkapitel schneidet der Peugeot 208 zufriedenstellend ab. Die Karosserie lässt sich insgesamt ordentlich abschätzen, auch wenn sich die Front dem Blick des Fahrers entzieht. Die Sicht auf den Verkehr ist zufriedenstellend. Niedrige Hindernisse lassen sich sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug nur durchschnittlich wahrnehmen. Das Resultat der Rundumsichtmessung fällt akzeptabel aus. Die Dachpfosten fallen allesamt breit aus und schränken somit den Blick nach draußen ein. Erheblich behindert wird der Blick nach schräg hinten. Beim Rangieren helfen serienmäßig Sensoren am Heck. Optional sind eine Heckkamera (im Testwagen) und gegen weiteren Aufpreis ein Parklenkassistent (inkl. Parksensoren vorn) erhältlich (nicht im Testwagen). Der kleine Innenspiegel bietet nur ein akzeptables Sichtfeld. Die Außenspiegel haben ein zufriedenstellendes Format, zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern, fehlen. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis, der rechte Wischer ist aber etwas klein, wodurch im oberen Bereich der Frontscheibe ein größerer Teil ungewischt bleibt. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn akzeptabel aus. Ein besseres LED- oder Xenonlicht ist nicht erhältlich. Die Nebelscheinwerfer haben eine Abbiegelichtfunktion. Das serienmäßige Sichtpaket beinhaltet neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor.

3,1 Ein-/Ausstieg

Der 208 ist serienmäßig mit Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Das Ein-/Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Der Schweller ist zwar niedrig positioniert, fällt aber breit aus, wodurch man einen großen Schritt machen muss. Die Sitzhöhe ist angenehm, für große Personen ist der Türausschnitt aber etwas niedrig gehalten, und der Windschutzscheibenrahmen verläuft etwas flach. In den Fond gelangt man ebenfalls zufriedenstellend. Der in den Einstiegsbereich ragende Radlauf und die flache Dachlinie erschweren das Ein-/Aussteigen etwas. Die Türen besitzen vorn wie hinten nur zwei Rastungen und sind bereits in der ersten Position recht weit geöffnet. Die Türfeststeller sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen sicher offen.

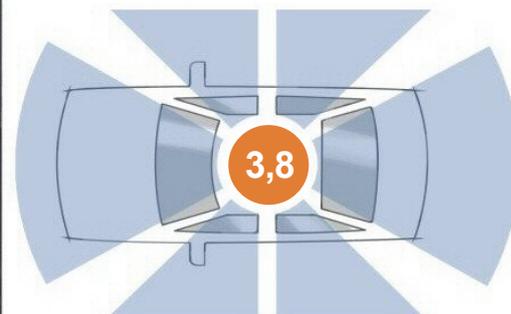
⊕ Betätigt man beim Aussteigen den Fernlichthebel, wird der Bereich vor dem Fahrzeug ausgeleuchtet. Eine Aktivierung der Scheinwerfer ist auch mit der Fernbedienung möglich.

⊖ Haltegriffe über den Türen, die das Aussteigen erleichtern, hat sich Peugeot leider gespart.

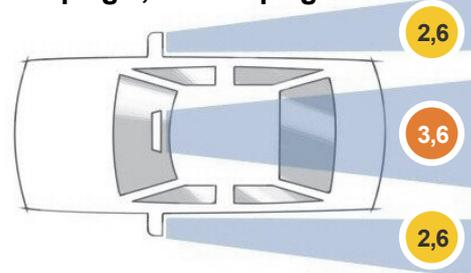


Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.

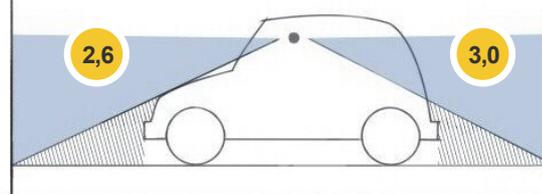
Rundumsicht



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.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt für einen Kleinwagen durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung gemessen fasst das Ladeabteil nur zufriedenstellende 260 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung und lädt bis zum Dach, passen 340 l hinein. Dann können bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 540 l (gemessen bis Fensterunterkante). Das maximale Volumen bis zum Dach liegt bei 975 l.



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit fällt zufriedenstellend aus. Die Kofferraumklappe lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen, der Taster zum Entriegeln muss allerdings kräftig betätigt werden. Die Ladeöffnung ist sehr hoch, die Breite fällt durchschnittlich aus. Die Ladekante liegt rund 71 cm über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut nicht zu weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine rund 20 cm hohe Stufe. Der Kofferraum selbst besitzt ein durchschnittliches Format.

⊕ Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst große Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf zu stoßen. Bei der Rückbank liegende Gegenstände sind dank der geringen Kofferraumtiefe gut erreichbar.

⊖ Bei umgeklappter Rücksitzlehne ist der Ladeboden nicht eben. Aufgrund der Stufe lässt sich das Ladegut auch nicht problemlos nach vorn durchschieben. Der Kofferraum wird mit nur einer links angeordneten Lampe schwach beleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist nur durchschnittlich. Die Rücksitzlehnen lassen sich von vorn ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen.

⊖ Im Kofferraum gibt es so gut wie keine Möglichkeiten, kleines Gepäck zu fixieren. Es gibt lediglich Zurrösen und Taschenhaken an den Seitenverkleidungen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist dank der wenigen Schalter übersichtlich gestaltet, mit den Grundfunktionen kommt man schnell zurecht. Das Kombiinstrument ist ungewohnt weit über dem Lenkrad angeordnet, befindet sich damit aber gut im Sichtfeld des Fahrers. Die Rundinstrumente könnten insgesamt etwas größer skaliert sein. 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. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet.

Es gibt kein stehendes Gaspedal und dieses liegt deutlich tiefer als das Brems- und Kupplungspedal - immerhin gibt es einen Schutz an der Bremse, dass man beim Wechsel nicht mit der Sohle daran hängen bleibt. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und im Lenkstock positioniert, aber zum Fahrer hin gewandt. Der im Blinkerhebel integrierte Fahrlichtschalter ist schlecht greifbar, es gibt aber eine gut einsehbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Alternativ wird das Licht sensorgesteuert (Serie). Die Nebelleuchten werden ebenfalls im Blinkerhebel aktiviert, Anzeigen hierfür gibt es ebenfalls im Kombiinstrument. Darüber hinaus werden die vorderen Scheibenwischer auf Wunsch ebenfalls sensorgesteuert (Serie), ansonsten besitzen die Wischer zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, die aber nicht einstellbar ist. Der serienmäßige Tempomat wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Der Bordcomputer zeigt dem Fahrer u. a. den Durchschnitts- sowie Momentanverbrauch oder auch die Restreichweite an. Bei geöffneten Türen oder bei offener Heckklappe wird der Fahrer gewarnt. Der mittig angeordnete Multifunktions-Touchscreen mit einer Diagonale von sieben Zoll liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Audiosystem ist nach kurzer Eingewöhnung einfach zu handhaben. Allerdings gibt es so gut wie keine Tasten (nur Lautstärke), wodurch viele Standardfunktionen extra über den Touchscreen angewählt oder eingestellt werden müssen (z.B. auch Senderwahl), was etwas umständlich ist. Alternativ kann das Radio auch am Lenkrad bedient werden. Gegen Aufpreis gibt es ein gut funktionierendes Navigationssystem (im Testwagen). Das Klimaanlagebedienteil ist nicht ideal positioniert, da es sehr tief angebracht ist. Die Bedienung der optionalen Klimaautomatik gibt allerdings keine Rätsel auf. Die Heckscheibenheizung schaltet nach kurzer Zeit automatisch ab und verschwendet somit nicht unnötig Energie. Die elektrischen Fensterheber sind vorn gut bedienbar, allerdings besitzt nur die Fahrerseite eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Hinten gibt es nur manuelle Fensterkurbeln. Die meisten Schalter sind bei Nacht gut beleuchtet. Für die vorderen Insassen gibt es helle LED-Leselampen. Das Handschuhfach ist sehr tief und bietet ordentlichen Stauraum.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim Peugeot 208 zufriedenstellend.

⊖ Die hinteren Insassen sitzen im Dunkeln, da sich Peugeot die Innenraumbeleuchtung im Fond gänzlich gespart hat. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die hinteren Gurtschlösser hängen an losen Bändern, wodurch man zum An- und Abschnallen zwei Hände benötigt. Ablagen gibt es vorn wie hinten nur wenige - außer Türfächern und Becherhaltern gibt es keine Ablagemöglichkeiten. Im Fond findet man nur Lehnentaschen und kleine Türfächer. Lediglich der Fahrerfensterheber besitzt einen Einklemmschutz.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Platzangebot für einen Kleinwagen großzügig. Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen (bis ca. 2,0 m) ausreichen. Dank der großzügigen Innenbreite hat man ein angenehmes Raumgefühl, wenn auch die Mittelkonsole dieses leicht beeinträchtigt.



Im Fond finden aufgrund des Panoramadachs nur Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,6 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse zufriedenstellend - zu dritt wird es aber eng. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich großzügig bemessen, zu zweit geht das Raumgefühl in Ordnung.

⊖ Sind die Vordersitze für 1,85 m Große eingestellt, reicht im Fond die Beinfreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von 1,75 m. Aufgrund des Panoramadachs liegt die Kopffreiheit auf gleichem Niveau (ohne Panoramadach ca. 1,90 m).

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Die Federung bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Komfort, spricht zum Teil aber etwas steifbeinig an. Lange Bodenwellen bringen den Peugeot nicht aus der Ruhe, auch wenn das Fahrzeug bei hohen Geschwindigkeiten eine leichte Tendenz zum Nachschwingen besitzt. Kurze Bodenwellen werden zufriedenstellend geschluckt. Bei regelmäßiger Anregung neigt der Peugeot zu leichtem Stuckern und wird dadurch nervös. Während Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel noch ordentlich absorbiert werden, dringen Querfugen deutlich zu den Insassen durch. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut, raue Fahrbahnbeläge dringen nicht unangenehm in den Innenraum. Kopfsteinpflaster schüttelt die Passagiere nicht zu stark durch, es sind aber Schläge am Lenkrad spürbar. Sowohl die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven als auch Nick- und Wankbewegungen halten sich im akzeptablen Rahmen.

2,8 Sitze

⊕ Auf dem höheneinstellbaren Fahrersitz findet man schnell eine angenehme Sitzposition, zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß fest abstützen, ein Trittbrett gibt es aber nicht. Gegen Aufpreis lässt sich auch der Beifahrersitz in der Höhe einstellen (im Testwagen). Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und weich gepolstert. Sowohl die Lehnen als auch die Flächen zeigen sich ordentlich konturiert, die Wangen könnten insgesamt aber fester und somit stabiler ausfallen. Der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven akzeptabel, speziell 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 wenig Halt.

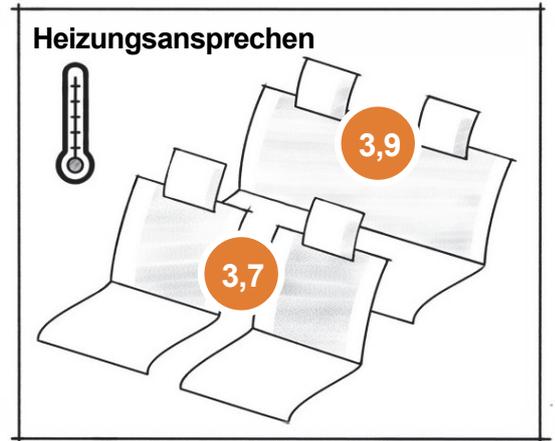
2,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum liegt insgesamt auf durchschnittlichem Niveau. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 69,1 dB(A) ermittelt. Windgeräusche fallen bei moderaten Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf, steigen aber deutlich an, wenn man schneller fährt. Das Motorgeräusch ist unter Last recht laut hörbar, der Motor wird insgesamt aber nicht als zu störend wahrgenommen. Gelegentlich ist beim Überfahren von abgesenkten Bordsteinkanten ein Achspoltern im Innenraum zu vernehmen.

2,9 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Peugeot mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich. Nur dann ist auch ein Aktivkohlefilter an Bord. Die Temperatur kann dank der optionalen Klimaautomatik für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Im ADAC Heizungstest fährt der 208 BlueHDi 100 ein ausreichendes Ergebnis ein. Sowohl vorn als auch im Fond müssen sich die Passagiere lange gedulden, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der Peugeot 208 BlueHDi erreicht ein zufriedenstellendes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Der 1,6-l-Vierzylinder Diesel leistet 73 kW/99 PS (bei 3.750 1/min) und besitzt ein früh anliegendes maximales Drehmoment von 254 Nm.

- + Für den Zwischenspur von 60 km/h auf 100 km/h benötigt der 208 im dritten Gang gemessen 7,6 Sekunden - das ist ein guter Wert im Klassenvergleich. Im vierten Gang vergehen akzeptable 11,2 Sekunden.
- Der Motor weist eine deutliche Anfahrschwäche auf. Im lang übersetzten größten Gang braucht der Peugeot 22,2 Sekunden, um von 60 auf Tempo 100 zu beschleunigen.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors mit 1,6 l Hubraum ist akzeptabel. Unter Last werden bei niedrigen Drehzahlen deutliche Vibrationen auf das Lenkrad, den Schalthebel und die Vordersitze übertragen. Darüber hinaus fallen Vibrationen nicht zu unangenehm auf, können aber auch nicht gänzlich von den Insassen fern gehalten werden. Störfrequenzen lassen sich ebenfalls unter Last im unteren Drehzahlbereich oder wenn man den Motor ausdreht wahrnehmen, im mittleren Drehzahlbereich fällt das Aggregat nicht störend auf.

3,2 Schaltung

Die Präzision des Fünfgang-Schaltgetriebes kann nicht voll überzeugen. Der Schalthebel ist nicht sehr präzise geführt und es tritt bei vielen Gangwechseln deutliches Haken auf. Aufgrund dessen können auch nur bedingt schnelle Schaltvorgänge vorgenommen werden. Die Schaltwege sind durchschnittlich. Die Kupplung lässt sich nicht besonders fein dosieren. Dies macht sich sowohl beim Anfahren als auch bei unsanftem Kuppeln bemerkbar - dann sind deutliche Schaltrucke spürbar.

- + Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

⊖ Der Rückwärtsgang ist 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.

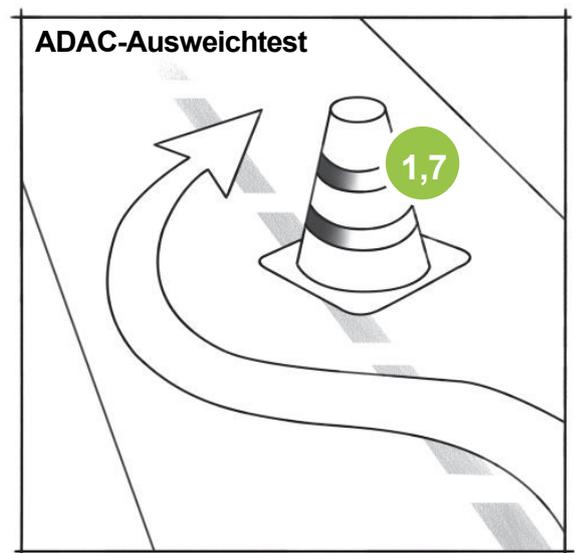
3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes passt weitgehend, wenn auch der Drehzahlsprung vom vierten in den fünften Gang recht groß ist. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde Vorteile bringen. Die Gesamtübersetzung hat Peugeot zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt. Der Motor dreht bei Tempo 130 im größten Gang mit knapp 2.300 1/min. Aufgrund der langen Übersetzung hat der Motor dann aber auch kaum mehr Kraftreserven.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Peugeot 208 bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität. Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkimpulse, pendelt aber dann mit dem Heck nach und wirkt dadurch etwas unruhig. Weder Spurrinnen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Im ADAC Ausweichtest kann der 208 dank beinahe neutralem Fahrverhalten und effektiv regelndem ESP ein gutes Ergebnis einfahren. Die maximale Einfahrtgeschwindigkeit liegt entsprechend hoch. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt das Fahrzeug kontrollierbar über die Vorderräder und das ESP greift unterstützend ein. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, sind leichte Lastwechselreaktionen spürbar. Dann drängt das Heck etwas nach, kritisch wird es aber nie. Die Traktion des frontgetriebenen Fahrzeugs ist auch auf rutschigem Untergrund zufriedenstellend. Neigen die Antriebsräder zum Durchdrehen, greift die Traktionskontrolle ein und hilft beim Anfahren.



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

2,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei geringen Lenkwinkeln sehr gut an, bei größerem Lenkeinschlag neigt sich zunächst die Karosserie, bevor Seitenführungskräfte aufgebaut werden. Die Rückmeldung ist besonders um die Mittellage nicht sehr ausgeprägt, was in Verbindung mit dem direkten Ansprechen zu häufigeren Lenkkorrekturen führt und das Fahrzeug etwas nervös wirken lässt. Bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl besser. In der Stadt unterstützt die recht direkte Übersetzung die Handlichkeit des Kleinwagens. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der erforderliche Kraftaufwand beim Rangieren im Stand ist akzeptabel.

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

3,0

Bremse

Der 208 BlueHDi 100 benötigt bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h bis zum Stillstand 39,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver 195/55 R16 87H). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich auch problemlos dosieren. Bei einem Bremsimpuls in einer Kurve wird der 208 am Heck etwas unruhig.

1,9

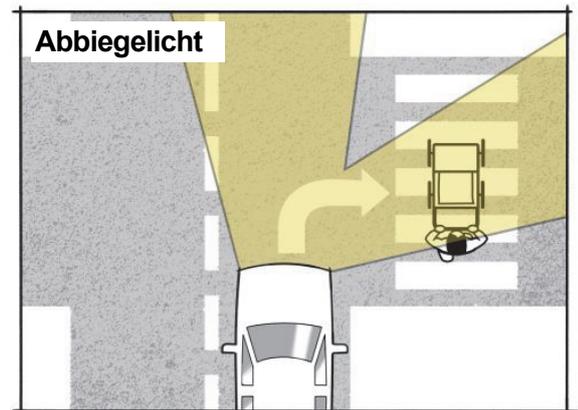
SICHERHEIT

2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 208 bietet eine gute aktive Sicherheitsausstattung, auch wenn nicht alle Systeme ab Werk an Bord sind. Serienmäßig ist der Peugeot mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Während einer Vollverzögerung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Ein Reifendruckkontrollsystem sowie ein Speedlimiter sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Optional ist ein City-Notbremssystem erhältlich (Active City Brake), das bis 30 km/h eingreift. Ein Lasersystem überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug und leitet bei einer drohenden Kollision automatisch eine Bremsung ein. Damit können ein Aufprall vermieden oder die Folgen reduziert werden.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist Blinken 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, was dazu führen kann, dass das Fahrzeug unerwartet anrollt.



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.

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Peugeot 208 bietet eine gute passive Sicherheit. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug bei der Insassensicherheit gute 88 Prozent der möglichen Punkte (Stand 05/2012). Insgesamt erreicht der Peugeot die vollen fünf Sterne. Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags sowie Gurtstraffer inklusive Kraftbegrenzer vorn sind Serie. Die Kopfstützen reichen vorn in der Höhe für maximal 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall möglichst gut wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen befinden sich nahe genug am Kopf. Fahrer und Beifahrer werden zum Anschnallen ermahnt. Peugeot bietet für den "Active" und "Allure" gegen Aufpreis ein automatisches Notruf-System mit integrierter SIM-Karten und GPS-Modul an (Peugeot Connect Box). Die Notruf-Funktion wird automatisch bei Airbagauslösung aktiviert und die Position übermittelt. Es ist auch eine manuelle Aktivierung mittels SOS-Taste möglich.

⊖ Hinten gibt es weder Gurtstraffer noch Gurtkraftbegrenzer. Zudem gibt es im Fond keine Anschnallerinnerer und die Kopfstützen bieten nur Insassen bis gut 1,60 m Schutz. Für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es keine definierten Halter, wodurch beides im Notfall schlecht auffindbar sein kann.

2,3 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erhält der 208 gute 78 Prozent der möglichen Punkte und bietet damit eine gute Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf den äußeren Rücksitzen mittels Isofix und Ankerhaken stabil fixieren. Die Gurte sind auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf lang genug. Die Gurtanlenkpunkte liegen allerdings nicht perfekt, zudem hängen die Gurtschlösser an losen Bändern, was das Anschnallen erschwert. Die Airbags des Beifahrersitzes lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann können auch hier Kindersitze problemlos installiert werden. Man sollte allerdings den Herstellerhinweis beachten und den Beifahrersitz möglichst weit nach oben und hinten stellen. Laut Hersteller sind auf allen Sitzplätzen Kindersitze aller Altersklassen erlaubt.

- Der hintere Mittelsitz ist zwar vom Hersteller für Kindersitze freigegeben, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie und höckerartigen Sitzfläche kaum lagestabil befestigen, weshalb der Transport von Kindersitzen auf dem Mittelsitz nicht empfohlen wird. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich keine hohen Kindersitze (z. B. Concorde Lift X-Line) anbringen, da diese am Dachholm anstehen. Die Polsterung der Fondsitze ist insgesamt weich, was die Formstabilität der Sitzfläche beeinträchtigt. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen nutzen.

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erhält der Peugeot 208 61 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Während der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, bergen die aggressiv gestaltete Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

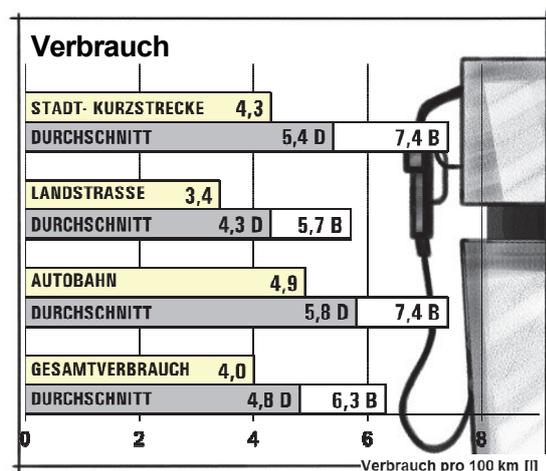
1,7 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂*

+ Im CO₂-Kapitel des EcoTest fährt der 208 BlueHDi ein gutes Ergebnis ein. Er erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 126 g/km 36 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,0 Liter Diesel auf 100 km. In der Stadt liegt der Testverbrauch bei 4,3 l/100 km, außerorts sind es 3,4 l/100 km und auf der Autobahn 4,9 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

+ Der Dieselmotor erfüllt durch den Einsatz eines SCR-Systems mit AdBlue-Einspritzung die Abgasnorm Euro6. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr gering aus. Der Peugeot erhält als erster Kleinwagen die vollen 50 Punkte in diesem Kapitel. Addiert man die erreichten Punkte, kommt der Peugeot 208 auf 86 Punkte im EcoTest und verpasst damit nur knapp die fünf Sterne.



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

3,2 AUTOKOSTEN

1,9 Betriebskosten*

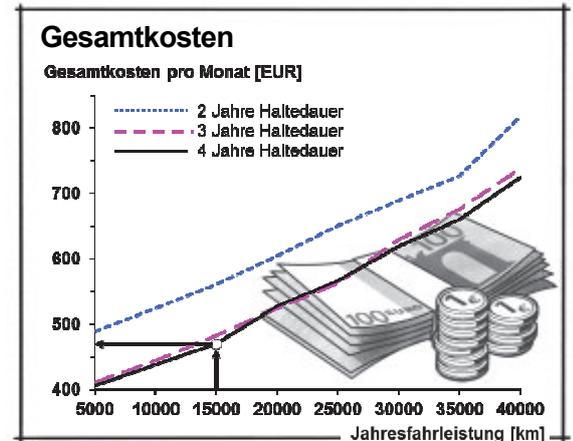
⊕ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch von günstigem Diesel-Kraftstoff niedrig ausfällt, fallen auch die Betriebskosten entsprechend gering aus.

3,8 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 die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen Inspektionsabstände sorgen für häufigere Werkstattaufenthalte und damit höhere Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 470 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,0 Wertstabilität*

Dem Kleinwagen wird in Verbindung mit dem sparsamen Dieselmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,3 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis von 20.100 Euro fällt für einen Kleinwagen hoch aus. Immerhin zeigt sich die Serienausstattung bei der getesteten Version "Allure" umfangreich. Eine Klimaanlage, ein Audiosystem oder auch elektrische Fensterheber sind Serie. Für eine Klimatisierungsautomatik und den empfehlenswerten City-Notbremsassistenten verlangt Peugeot hingegen Aufpreis.

5,4 Fixkosten*

⊖ Die fixen Kosten fallen insgesamt für einen Kleinwagen sehr hoch aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 152 Euro zu Buche. Teuer zeigt sich der Peugeot auch in der Versicherung. Er ist sowohl bei der Haftpflicht als auch bei der Teil- und Vollkaskoversicherung ungünstig eingestuft (KH: 17; TK: 18; VK: 21).

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen insgesamt durchschnittlich aus. Während die Betriebskosten einen positiven Beitrag leisten, wirken sich sowohl die Anschaffungs- als auch die Fixkosten negativ aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech 68	PureTech 82	PureTech 110 STOP& START	THP 165 STOP& START	BlueHDi 100 STOP& START	BlueHDi 120 STOP& START
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/1199	3/1199	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	50 (68)	60 (82)	81 (110)	120 (165)	73 (99)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	118/2750	205/1500	240/1400	254/1750	300/1750
0-100 km/h[s]	14,0	12,2	9,6	7,4	10,7	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	178	190	218	187	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,4 S	4,5 S	4,5 S	5,6 S	3,0 D	3,6 D
CO2 [g/km]	102	104	103	129	79	94
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/18	17/19/18	17/19/18	14/21/21	17/21/18	17/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	34	42	40	100	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	422	433	471	539	453	494
Preis [Euro]	13.150	15.700	18.750	20.750	18.700	20.950

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1560 ccm
Leistung	73 kW (99 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	254 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,3/3,4/4,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	79 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	126 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3965/1739/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1190 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/540 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	520 kg/700 kg
Dachlast	65 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1250 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	71 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	235 Euro
Monatliche Gesamtkosten	470 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/18
Grundpreis	20.100 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (Sicherheits-Paket)	520 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Heckkamera (Sicherheits-Paket)	520 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Elektrik-Paket)	200 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	400 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	ab 500 ^o
Panorama-Glasedach	490 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen