



Peugeot 2008 PureTech 110 Allure EAT6

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (81 kW / 110 PS)

Der Peugeot 2008 ist einer der zahlreichen SUV-Vertreter im Kleinwagensegment. Auch dort boomen die Bordsteinkraxler, weshalb sich die Franzosen entschlossen haben, statt der Kombiversion des Peugeot 208 lieber ein trendiges SUV in Gestalt des 2008 auf den Markt zu bringen. Zwar reicht das Transporttalent des 2016 überarbeiteten Franzosen nicht an das eines Kombis heran, dennoch bietet der Kofferraum des 2008 ein ordentliches Fassungsvermögen. Das Platzangebot für Fahrer und Beifahrer ist erfreulich großzügig, in der zweiten Reihe mangelt es hingegen vor allem an Beinfreiheit. Unter der Haube des SUV steckt im Falle des Testwagens ein 110 PS starker Dreizylinder-Turbobenziner. Nicht nur dessen Manieren lassen etwas zu wünschen übrig, auch der Verbrauch sowie die CO-Emissionen dürften niedriger sein. Gekoppelt ist der Motor an das optionale Sechsstufen-Automatikgetriebe, das das automatisierte Schaltgetriebe im 2008 ersetzt. Der Schaltkomfort hat dadurch spürbar gewonnen, auch wenn die Automatik recht träge agiert und bisweilen beim Schalten ruckt. Das Fahrwerk kann weder in puncto Komfort noch bei der Agilität wirklich überzeugen. Für 21.950 Euro bekommt der Kunde ein gut ausgestattetes kleines SUV, das bei der Sicherheitsausstattung mit Ausnahme des optionalen City-Notbremssystems jedoch große Lücken aufweist. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q2, Citroen C4 Cactus, Kia Soul, Mazda CX-2, Opel Mokka X, Renault Captur.

- ⊕ bequemer Ein- und Ausstieg, umfangreiche Serienausstattung, niedrige Kosten
- ⊖ kein optionales Scheinwerfersystem, kaum Fahrerassistenzsysteme erhältlich, umständliche Tankdeckelbedienung, mäßige Übersichtlichkeit

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie ist insgesamt ordentlich verarbeitet, bei genauerem Hinsehen fällt aber doch die ein oder andere Nachlässigkeit auf. So sind die Spaltmaße teilweise recht groß, das Blech unter dem Ladeboden nicht lackiert und im Motorraum Kabel teilweise unzureichend verkleidet. Im Innenraum merkt man dem Franzosen trotz sichtbarer Bemühungen um ein nobles Ambiente an, dass er der Kleinwagenklasse entspringt. Die zahlreichen Chromapplikationen werten das Interieur zwar spürbar auf, bei genauerem

Hinsehen entpuppen sich die Kunststoffoberflächen aber als hart und mitunter auch kratzempfindlich.

⊖ Beim Unterboden haben sich die Franzosen keine große Mühe gegeben. Es sind keinerlei Verkleidungen verbaut, auch mit Korrosionsschutz ist Peugeot an der ein oder anderen Stelle recht knausrig umgegangen. Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, Gasdruckfedern wären hier die praktischere Lösung.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt der 2008 PureTech 110 mit einer Tankfüllung knapp 770 km weit. Die tatsächliche Zuladung beträgt 432 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden, die zulässige Stützlast liegt bei recht bescheidenen 51 kg. Gebremste Hänger darf der Peugeot bis zu einem Gewicht von 1.250 kg ziehen, bei ungebremsten Anhängern liegt das Limit bei 610 kg. Der Wendekreis beträgt 11,4 m und dürfte für einen Kleinwagen gerne etwas kleiner ausfallen.

⊖ Die Tankklappe ist nicht an die Zentralverriegelung gekoppelt und lässt sich daher auch bei abgesperrtem Fahrzeug öffnen. Dahinter befindet sich der Tankdeckel, der umständlich mit dem Schlüssel ent- und verriegelt werden muss. Ein Wagenheber oder Bordwerkzeug ist nur in Kombination mit dem optionalen Reserverad an Bord (Reifenreparaturset serienmäßig).

3,1 Licht und Sicht

Serienmäßige Parksensoren hinten helfen beim Ein- und Ausparken, für die Fahrzeugfront ist die Einparkhilfe in Kombination mit dem Parkassistenten erhältlich. Während sich eine Rückfahrkamera in der Aufpreisliste befindet, gibt es eine 360-Grad-Kamera weder für Geld noch gute Worte.

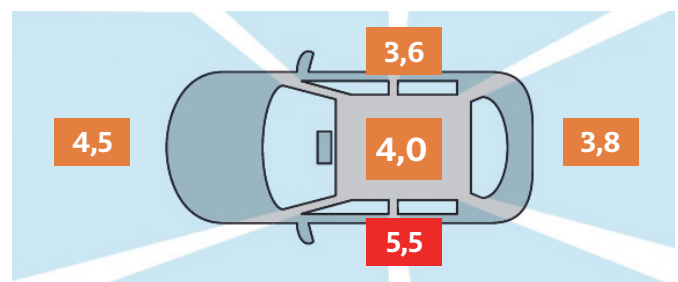
⊕ Man sitzt im Peugeot 2008 SUV-typisch in angenehmer Höhe und hat dadurch eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr. Die Fahrzeugenden lassen sich



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.

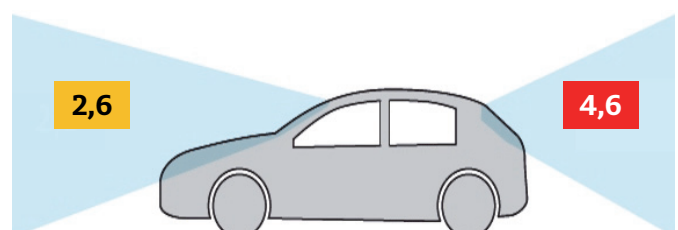
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



aufgrund der kompakten Abmessungen gut einschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Ein automatisch abblendender Innenspiegel zählt ebenso wie schnell ansprechende LED-Bremslichter zum Serienumfang des 2008 Allure.

⊖ Der Peugeot ist mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, die die Fahrbahn nachts nicht sonderlich hell ausleuchten - immerhin ist ein Abbiegelicht serienmäßig

an Bord. Ein optionales Lichtsystem mit Xenon- oder LED-Technik ist für den 2008 leider nicht erhältlich. Die Rundumsicht fällt bescheiden aus. Neben der nach hinten ansteigenden Fensterlinie schränken vor allem die breiten D-Säulen die Sicht nach hinten ein. Auch der Blick nach hinten durch den Innenspiegel ist recht klein. Wegen des hohen Heckabschlusses sind Hindernisse oder Gegenstände hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung zu erkennen.

2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn und auch hinten recht komfortabel. Während vorn nur die ausgeprägten Wangen der Sitzfläche hinderlich sind, ist es hinten der nicht sonderlich breite Karosserieausschnitt. Der 2008 ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet -

ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den Franzosen nicht erhältlich.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel sucht man leider vergebens, wenn wie im Falle des Testwagens das optionale Panorama-Glasdach verbaut ist.

3,2 Kofferraum-Volumen

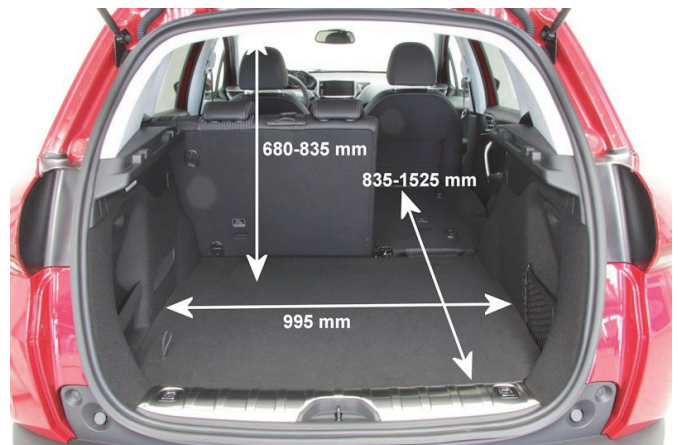
Das Standardvolumen im 2008 beträgt 290 l. Belädt man das SUV bis unters Dach, passen 420 l oder alternativ sieben Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, beträgt das Fassungsvermögen bis zur Fensterkante 645 l und bis unters Dach 1.145 l.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe gibt einen großen Ausschnitt frei, somit lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Allerdings geht die Klappe recht schwer auf und zu, eine elektrische Heckklappenbetätigung ist für den 2008 nicht zu haben. Die Laderaumabdeckung schwingt beim Öffnen der Klappe nicht automatisch nach oben, sondern muss manuell nach oben geklappt werden. Am abstehenden Heckklappenschloss können sich großgewachsene Personen leicht den Kopf anstoßen, der Kofferraum ist mit nur einer Lampe nachts schwach beleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Lehnen lassen sich im Verhältnis 60 : 40 umklappen, die Handhabung ist einfach und erfordert wenig Kraftaufwand.



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.

⊕ Besonders rückengeplagte Personen freuen sich über die niedrige Ladekante (62 cm). Zudem befindet sich die Ladefläche beinahe auf Höhe der Ladekante, was besonders beim Ausladen hilfreich ist.

⊖ Im Kofferraum mangelt es an Ablagemöglichkeiten, um kleinere Gegenstände verstauen zu können. Ein Trennnetz ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

3,2 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Das Cockpit des Peugeot wirkt reduziert, die meisten Funktionen lassen sich über den hoch positionierten Touchscreen steuern. Im Gegensatz zu den neueren Peugeot-Modellen findet sich allerdings eine separate Klimabedieneneinheit, die die Handhabung im Alltag deutlich leichter macht, auch wenn sie leider recht tief angebracht ist. Das Lenkrad ist Peugeot-typisch vergleichsweise klein und steht sehr tief, darüber befindet sich das Kombiinstru-



Sowohl die Funktionalität als auch die Verarbeitungsqualität sind beim Peugeot 2008 nur zufriedenstellend.

ment. Der Fahrer schaut nicht wie üblich durch das Lenkrad auf die Instrumente, sondern darüber. Leider lassen sich Lenkrad- und Sitzposition nicht für alle Körpergrößen optimal einstellen, mitunter verdeckt der obere Lenkradkranz den unteren Bereich von Tacho und Drehzahlmesser.

Die Bedienung des Infotainmentsystems erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit. Die Menüstruktur erschließt sich einem nicht auf Anhieb, auch die Handhabung ist aufgrund der fehlenden Drehregler zum Zoomen und Scrollen durch Listen verbesserungswürdig. Hinzu kommt, dass Peugeot auf Direktwahltasten für die wichtigsten Funktionen wie Navigation oder Radio verzichtet. Dadurch ist der Fahrer gezwungen, beim Wechsel in ein anderes Menü stets zunächst ins Hauptmenü zu gehen.

⊖ Statt eines gewöhnlichen Hebels zum Betätigen der Handbremse, verbauen die Franzosen einen Hebel, der auf der Oberseite gepolstert ist und dadurch als Armauflage dienen soll. Leider ist er nicht nur umständlich zu greifen, sondern auch recht schwergängig. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht nur weit unten angebracht, sondern auch klein und dadurch nur schwer zu erkennen.

3,0 Multimedia/Konnektivität

In der höchsten Ausstattung Allure bringt der Peugeot 2008 ein Audiosystem mit sechs Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB- und AUX-Anschluss serienmäßig mit. Auch Android Auto und Apple CarPlay zum Spiegeln

der Bedienoberfläche eines Smartphones sind ab Werk dabei. Gegen Aufpreis ist zudem ein CD-Laufwerk, digitaler Radioempfang (DAB+) sowie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsdaten zu haben.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe bietet der Peugeot 2008 den Insassen für einen Kleinwagen gute Platzverhältnisse, selbst 1,90 m große Personen finden darin problemlos Platz. Dass das kleine SUV dem Kleinwagensegment entstammt, wird erst bei der durchschnittlichen

Innenbreite spürbar. Der lichtdurchflutete Innenraum - der Testwagen hatte das optionale Panoramadach an Bord - sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Reihe geht es spürbar enger zu. Während die Kopffreiheit immerhin für 1,80 m große Personen ausreicht, stoßen bereits 1,70 m große Insassen mit den Knien an die Vordersitzlehne (Vordersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Auch hinten macht sich die mäßige Innenbreite bemerkbar, da die außen Sitzenden mit den Ellenbogen an die Türverkleidung stoßen.

3,5 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten oder eine verschiebbare Rücksitzbank sind für den 2008 nicht erhältlich. Vorn vermisst man einen Flaschenhalter in den Türfächern, abgesehen davon helfen zahlreiche Ablagen dabei, Ordnung im Innenraum zu halten. Die Größe des Handschuhfachs geht in Ordnung, allerdings lässt es sich nicht abschließen.

3,2 KOMFORT

3,3 Federung

Wer meint, der Peugeot 2008 sei eine französische Sänfte, wird bereits nach wenigen Metern eines Besseren belehrt. Besonders im Stadtverkehr gibt der Franzose Unebenheiten teils recht deutlich an die Insassen weiter, bei höheren Geschwindigkeiten bessert sich das Ansprechverhalten der Feder-Dämpfer-Kombination. Der Federungskomfort auf Autobahnen geht bis auf spürbare Stuckerneigung bei



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

schnell aufeinanderfolgenden Bodenwellen in Ordnung. Fährt man über Kopfsteinpflaster, wird die Karosserie zum Vibrieren angeregt, was für die Insassen nicht angenehm ist. Während die Vorderachse Querfugen recht gut verarbeitet, werden diese von der bockigen Hinterachse recht ungefiltert an die Insassen weitergereicht.

3,3 Sitze

In der Ausstattungsstufe Allure verfügt der Peugeot 2008 über Sitze mit kräftigeren Seitenwangen. Dass der Seitenhalt dennoch nur durchschnittlich ausfällt, liegt an der fehlenden Abstützung im Schulterbereich. Für lange Reisen könnten die Vordersitze besser konturiert und etwas straffer gepolstert sein. Die Verstellmöglichkeiten halten sich ebenfalls in Grenzen (Höhenverstellung und verstellbare Lehnenneigung). Eine Mittelarmlehne, die den Sitzkomfort spürbar steigert, ist leider nur optional zu haben.

⊖ Die Insassen im Fahrzeugfond sitzen weniger bequem als vorn. Die Rückbank ist kaum konturiert, die Lehne etwas zu steil. Der Kniewinkel ist dank der erhöhten Sitzbank nicht sonderlich spitz, die Sitzposition dadurch recht bequem.

3,3 Innengeräusch

Bei Tempo gibt das Messinstrument einen Lärmpegel von 69,3 dB(A) im Innenraum aus - damit ist der Peugeot 2008 kein Leisetreter. Verantwortlich dafür sind neben dem akustisch recht präsenten Dreizylinder-Motor auch die bei

höheren Geschwindigkeiten deutlich vernehmbaren Windgeräusche im Bereich der A-Säulen.

2,8 Klimatisierung

In der Ausstattung Allure hat der 2008 serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord, die zudem über drei Belüftungsmodi verfügt. Leider lässt sich die Temperatur

für Fahrer und Beifahrer nicht synchronisieren. Optional stehen dem Kunden beheizbare Vordersitze sowie getönte Seitenscheiben zur Verfügung.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Unter der Haube des Peugeot 2008 PureTech 110 steckt ein Dreizylinder-Turbobenziner, der aus 1,2 Liter Hubraum 205 Nm und 110 PS entwickelt. Der Direkteinspritzer hat mit dem immerhin knapp 1,3 Tonnen schweren 2008

Kleinwagen wenig Mühe, die Fahrleistungen fallen ordentlich aus. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Franzose 7,2 s. Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der 2008 in 10,3 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 188 km/h.

3,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Entkoppelung des Motors ist Peugeot im 2008 nicht sonderlich gut gelungen. Besonders im oder kurz vorm Stillstand sind im Lenkrad und in den Pedalen kräftige Vibrationen zu spüren. Zudem neigt der Motor im Bereich von 1.500 Umdrehungen zum Dröhnen. In puncto Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung

kann das Downsizing-Aggregat ebenfalls nicht recht überzeugen. Der Drehmomentaufbau erfolgt mit spürbarer Verzögerung, worunter auch die Dosierbarkeit leidet. Unterhalb vom 2.000 Touren geht der kleinvolumige Benzinmotor erstaunlich engagiert zu Werke, dafür lässt die Drehfreude bereits oberhalb von 4.000 Umdrehungen spürbar nach.

2,1 Schaltung/Getriebe

Der Wählhebel ist in seiner Funktion zwar eindeutig, durch die hakelige Bedienung gestaltet sich die Handhabung aber nicht sonderlich komfortabel. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik geht recht ruppig zu Werke, besonders beim Starten des Motors ist ein kräftiger Ruck zu spüren.

⊕ Ab Werk ist der Dreizylinder-Benziner an ein manuelles Fünfgang-Getriebe gekoppelt. Gegen Aufpreis

bietet Peugeot wie im Falle des Testwagens auch eine Sechsstufen-Wandlerautomatik an. Diese wechselt die Gänge vergleichsweise träge. Der Schaltkomfort leidet unter der spürbaren Zugkraftunterbrechung während des Gangwechsels. Die Drehzahlsprünge fallen recht groß aus, die Gesamtübersetzung ist nicht sonderlich lang gewählt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.700 Umdrehungen.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der Peugeot 2008 zählt nicht gerade zu den fahraktivsten Vertretern seiner Zunft. In Kurven schiebt er bereits frühzeitig nach außen, der Grenzbereich liegt vergleichsweise niedrig. Geht man in der Kurve abrupt vom Gas, zeigt er leichte Lastwechselreaktionen, die vom übereifrig agierenden elektronischen Stabilitätssystem aber umgehend wegeregelt werden. Aufgrund des erhöhten Fahrzeugaufbaus zeigt der 2008 kräftige Karosseriebewegungen.

Im ADAC Ausweichtest macht der Franzose keine sonderlich gute Figur. Zwar zeigt er keine tückischen Reaktionen, verhält sich aber insgesamt recht träge und wenig präzise, was das zielgenaue Durchfahren des Hütchenparcours erschwert.

⊕ Die starke Zentrierung der Lenkung hat zur Folge, dass sich der Peugeot von Fahrbahneinflüssen kaum aus der Ruhe bringen lässt.

Auch bei einem Lenkimpuls geht die Lenkung schlagartig in die Nulllage zurück, das Fahrzeug stabilisiert sich dadurch rasch. Der 110 PS starke Benziner bringt das Traktionsvermögen des Fronttrieblers nur auf rutschiger Fahrbahn an seine Grenzen. Gegen Aufpreis ist das Grip-Control-System erhältlich, das dem Fahrer die Wahl zwischen fünf verschiedenen Modi (u. a. Gelände und Sand) und dadurch auch abseits befestigter Straßen für Traktion sorgen soll - einen Allradantrieb ersetzt das System allerdings nicht.

2,7 Lenkung

Das Lenken ist im 2008 zunächst etwas gewöhnungsbedürftig. Grund ist das sehr kleine Lenkrad, wodurch man zunächst das Gefühl hat, den Wagen nicht richtig im Griff zu haben. Hat man sich darauf eingestellt, gestaltet sich die Lenkarbeit aber vollkommen problemlos. Das Lenkgefühl kann nicht recht überzeugen. Die Lenkung zentriert stark, bietet aber beim Herauslenken aus der Nulllage nur wenig Rückmeldung. Die Zielgenauigkeit leidet unter der Hinterachse, die nur verzögert Seitenkraft aufbaut.

Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht indirekt übersetzt. Dies ist eine Folge des kleinen Lenkrads, da das Fahrzeug sonst zu unruhig wirken würde.

3,4 Bremse

Bei der Bremsprüfung schneidet der 2008 mäßig ab. Aus 100 km/h steht das SUV erst nach 37,4 m. Hinzu kommt, dass sich das Bremspedal teigig anfühlt, worunter die Dosierbarkeit leidet.

3,2 SICHERHEIT

4,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Franzose nicht gut ab. Ab Werk spendiert Peugeot dem 2008 lediglich eine Geschwindigkeitsregelanlage sowie einen -begrenzer. Seit dem Facelift ist für den Kleinwagen optional immerhin ein City-Notbremssystem zu haben. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um die anderen Verkehrsteilnehmer zu warnen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	optional
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest kommt der Peugeot 2008 auf 88 Prozent der erreichbaren Punkte und fährt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Kopfstützen

lassen sich in beiden Sitzreihen weit herausziehen und können so optimal wirken.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind somit im Falle eines Unfalls unter Umständen schlecht zu erreichen.

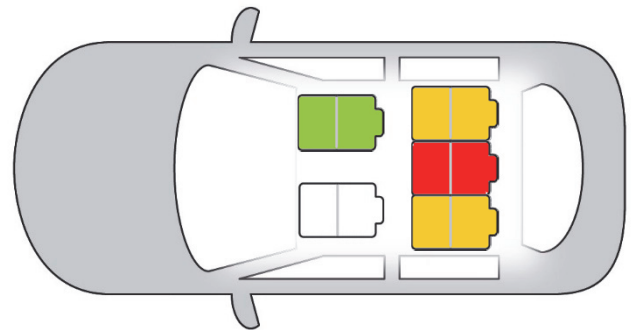
2,9 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der 2008 mit 77 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest ein befriedigendes Ergebnis. Das Angurten gelingt dank der großen Türausschnitte vorn wie hinten problemlos. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter einfach deaktivieren. Die äußeren Sitzplätze in der zweiten Reihe bieten Isofix-Vorrichtungen, allerdings ohne i-Size-Kennzeichnung.

⊖ Während auf dem Beifahrersitz sowie den äußeren Fondsitzen Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen erlaubt sind, dürfen auf dem Mittelplatz der Rücksitzbank keine Sitze angebracht werden. Allerdings lassen sich Kindersitze auf den äußeren Sitzplätzen leicht seitlich verschieben und sind dadurch nicht optimal fixiert. Bringt man hinten einen Kindersitz samt Base an, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kommt der Peugeot 2008 auf 72 Prozent der erreichbaren Punkte, ein durchschnittliches

Ergebnis. Besonders im Bereich der Frontscheibe ist die Karosserie zu unnachgiebig gestaltet.

3,8 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der Peugeot 2008 PureTech 110 EAT6 auf eine CO₂-Bilanz von 177 g/km. Dafür bekommt das SUV 24 Punkte im CO₂-Kapitel. Der Testverbrauch beträgt 6,5 l/100 km. Im Stadtverkehr genehmigt sich der Franzose 6,7 l, auf Überlandfahrten 5,5 l und auf der Autobahn 7,9 l/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,9 Schadstoffe

Bei der Schadstoffbewertung schneidet der Peugeot 2008 PureTech nur mäßig ab. Grund hierfür sind die erhöhten Kohlenmonoxid- und Partikel-Emissionen. Dafür erhält das Kleinwagen-SUV 21 Zähler und kommt damit insgesamt auf 45 Punkte, was einem Zwei-Sterne-Ergebnis entspricht.

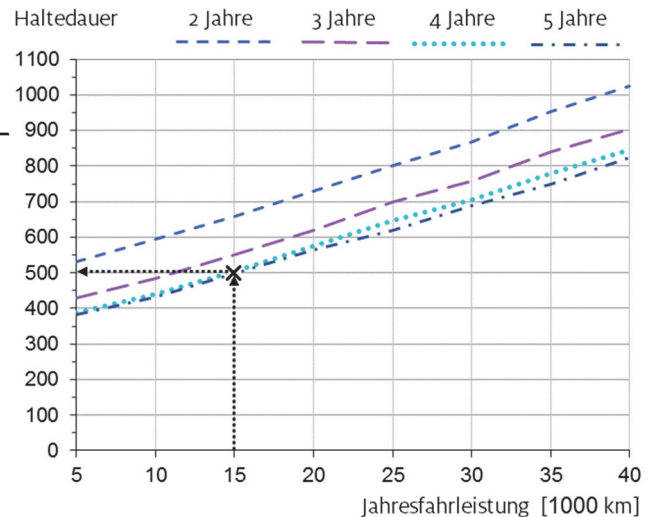
1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Peugeot verlangt für den 2008 PureTech 110 Allure mit Automatikgetriebe 21.950 Euro. Annehmlichkeiten wie eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und 16-Zoll-Leichtmetallräder sind bereits ab Werk an Bord. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 54 Euro zu berappen, die Werkstattkosten fallen dank des 25.000-km-Intervalls ebenfalls nicht allzu hoch aus. Peugeot gewährt für den 2008 eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 499 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 82	PureTech 110 EAT6	PureTech 130	BlueHDi 100	BlueHDi 120
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	60 (82)	81 (110)	96 (130)	73 (99)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1500	230/1750	254/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	13,5	10,3	9,3	11,3	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	188	200	183	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9 S	4,8 S	4,8 S	3,5 D	3,7 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	114	110	110	90	96
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	15/17/17	15/17/17	16/18/22	16/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	62	54	54	152	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	448	478	497	455	492
Preis [Euro]	17.250	19.950	21.650	20.200	23.250

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN	
3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	110 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.159/1.739/1.556 mm
Leergewicht/Zuladung	1.225/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.194 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	51/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R 17V 89 V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	11,4/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,5/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	150 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.258/432 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/645/1.145 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	84 Euro	Wertverlust	240 Euro
Monatliche Gesamtkosten	499 Euro		
Steuer pro Jahr	54 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/17		
Basispreis 2008 PureTech 110 Allure EAT6	21.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 01.06.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.746 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	500 Euro/Serie
Parklenkassistent	500 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	280 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsassistent	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/300 Euro°
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	850 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/550 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) 3,2

AUTOKOSTEN 1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,6
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	3,2	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	3,4
Innenraum	3,2	Sicherheit	3,2
Bedienung	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,0
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	4,0	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	3,8
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	3,6
Federung	3,3	Schadstoffe	3,9
Sitze	3,3		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,8		

Stand: Juni 2017
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl