



## Peugeot 2008 1.2 PureTech 155 GT EAT8

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (114 kW / 155 PS)

Vor etwa drei Jahren hat der WLTC-Zyklus den NEFZ als Grundlage der CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen abgelöst. Da in diesem hubraumschwache Turbomotoren keinen besonderen Vorteil mehr versprechen, wenden sich einige Hersteller vom Downsizing ab und bauen wieder Motoren mit mehr Hubraum in ihre neuen Modelle ein. Statt vom Downsizing spricht man hier vom Rightsizing. Der PSA-Konzern schwimmt aber noch auf der Downsizing-Welle: Im neuen 2008 gibt es die Topversion GT ausschließlich mit dem aus schwächeren Modellen bekannten 1,2 Liter großen Dreizylinder-Turbobenziner, der in dieser Ausbaustufe aber satte 155 PS an die Vorderräder schickt. Gekoppelt wird der Motor standardmäßig an ein Achtstufen-Automatikgetriebe, das nur manchmal hektisch, meist aber angenehm agiert.

Der Motor krempelt jedenfalls die Ärmel hoch und beschleunigt das kleine SUV mit Nachdruck, hier herrscht kein Zweifel an den 155 PS - nur das Ansprechverhalten ist nicht das beste. Typisch Turbomotor: Nur mit viel technischem Aufwand lässt sich diese Verzögerung vermeiden und je größer der Turbo und gleichzeitig kleiner der Hubraum, desto größer der Effekt. Damit kann man aber leben, der kernige Antrieb gefällt.

Wo es aber hakt, ist beim Verbrauch und den Emissionen. Konnte der 2008 mit dem gleichen Motor und gewiss nicht bummeligen 131 PS noch vier Sterne im Ecotest einsammeln und sich somit in die Riege der empfehlenswerten Fahrzeuge einreihen, patzt der 2008 GT: Der Verbrauch ist zu hoch (6,7 Liter Super auf 100 Kilometer) und vor allem steigt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter hoher Last stark an.

So kann man dem schicken und sehr gut ausgestatteten, aber auch annähernd 34.000 Euro teuren 2008 GT keine vollumfängliche Kaufempfehlung ausstellen. Es gibt aber Abhilfe: Den 131 PS starken 2008 kann man mittels des GT-Pakets auf die Optik des GT hieven und auch sonst alle Ausstattungen auf das GT-Niveau bringen. Dann hat man ein merklich sparsameres und auch saubereres Auto und sogar noch die Wahl zwischen Handschalter und Automatik. **Konkurrenten:** u. a. Nissan Juke, Seat Arona, Skoda Kamiq, VW T-Cross.

⊕ **kräftiger Motor, umfangreiche Sicherheitsausstattung, ordentlich Platz auch in der zweiten Reihe**

⊖ **hoher Einstandspreis, hoher CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei Ausnutzung der Leistung**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,1**

### Zielgruppencheck

Familie **3,2**

Stadtverkehr **3,2**

60+ Senioren **3,1**

Langstrecke **2,7**

Transport **3,2**

Fahrspaß **2,4**

Preis/Leistung **2,3**

Ecotest

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,2 Verarbeitung

Die Karosserie des 2008 ist sorgfältig gefertigt und ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet – lediglich im hinteren Bereich zerklüftet. Die Türen sind gut gegen Wasser und Schmutz von außen abgedichtet (doppelte Dichtlippen). Der Innenraum orientiert sich stark am Peugeot 208 und wirkt vor allem in der Topausstattung GT mit dekorativen Ziernähten, Hochglanzverkleidungen, Carbon-Optik und silbernen Umrundungen optisch ansprechend.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem 44 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von rund 650 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 458 kg – das reicht für vier Personen mit Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling darf man insgesamt bis zu 70 kg transportieren. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,2 Tonnen wiegen – falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 640 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder dem optionalen Notrad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber)

### 3,0 Licht und Sicht

Die Abmessungen des kleinen SUV lassen sich zufriedenstellend abschätzen, gerade die Enden der kantigen Motorhaube sind gut einsehbar. Die Rundumsichtmessung zeigt aber, dass es insgesamt um die Sicht nach draußen nicht allzu gut bestellt ist, vor allem da die breiten C-Säulen die Sicht auf das Fahrzeugumfeld versperren. Etwas Linderung schafft die



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Immerhin sind die Kopfstützen im Fond fast vollständig versenkbar und behindern damit die Sicht nicht zusätzlich.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler. Die Verkleidungen in schwarzem Klavierlack im Innenraum verursachen Spiegelungen, sind kratzempfindlich und präsentieren Verunreinigungen wie Staub und Fingerabdrücke deutlich.

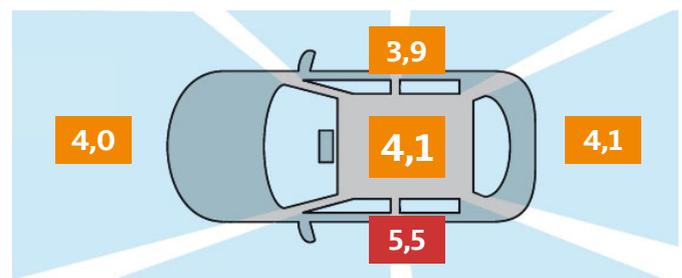
behelfen. Der Peugeot 2008 ist im Stadtverkehr angenehm handlich: mit 4,3 m Länge und 1,99 m Breite (inklusive Außenspiegel) findet man schnell einen passenden Parkplatz, nur der Wendekreis von 11,3 m könnte noch etwas kleiner ausfallen.

⊕ Im Tankstutzen ist ein Fehlbetankungsschutz vorhanden. Der Mechanismus soll verhindern, dass versehentlich der falsche Kraftstoff getankt wird.

⊖ Die Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt mickrige 48 kg, das kann schon für zwei Fahrräder auf dem Heckträger zu wenig sein.

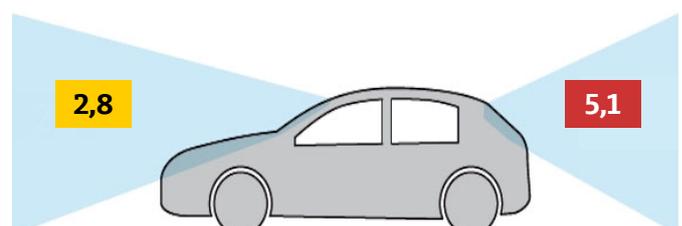
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Elektronik: Parksensoren vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera mit 180°-Umgebungsansicht sind serienmäßig, ein Parklenkassistent kosten Aufpreis.

LED-Scheinwerfer in laut Hersteller besonders stromsparender Bauweise sind schon bei den kleineren Ausstattungen serienmäßig, beim 2008 GT sind LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung und automatischer Fernlichtschaltung enthalten. Diese leuchten die Fahrbahn mit

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt problemlos, SUV-typisch erfordert der hohe Schweller aber einen kräftigen Schritt nach oben. Ebenfalls SUV-typisch befindet sich die Sitzfläche - wenn der Fahrersitz ganz nach unten gestellt ist - mit 50 cm aber in für das Ein- und Aussteigen angenehmer Höhe. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Am Dachhimmel sind für den Beifahrer und die äußeren Fondpassagiere Haltegriffe vorhanden - am Fahrerplatz geht man diesbezüglich leer aus. Beim

## 3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung und mit dem Kofferraumboden in der unteren Stellung fasst der Gepäckraum des Testwagens 270 Liter und damit lediglich 20 Liter mehr als der Peugeot 208. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 365 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 680 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 1.115 Liter Volumen vorhanden. Steht der variable Kofferraumboden in der oberen Stellung, trennt man darunter etwa 70 Liter Volumen ab.

## 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen mit einer Größe bis circa 1,85 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben und vorn schwingt. Größere Personen sollten auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt rund 73 cm über der Straße und damit nicht allzu hoch. Mit dem Kofferraumboden in der oberen Stellung ist dieser angenehmerweise auf

tageslichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität aus. Zudem fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Die Darstellung der Rückfahrkamera wechselt bei Annäherung an ein Hindernis standardmäßig plötzlich von der Kamera- in die Vogelperspektive. Das ist störend, da ja gerade im Nahbereich der Blick auf das Display gerichtet ist und daher der Perspektivenwechsel zunächst eine Neu-Orientierung erforderlich macht.

Einstieg vorn stören auf der Fahrerseite das tiefstehende Zweispeichen-Lenkrad und die Armaturentafel, die stark in den Innenraum ragt. Bei den Fondtüren schränkt die C-Säule den Einstiegsbereich ein, sodass man dort schnell anstößt. Im Fußraum geht es hinten ebenfalls beengt zu.

⊖ Der beim GT serienmäßige Komfortzugang lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres unter: [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 270 l ist der Kofferraum des 2008 der Fahrzeugklasse angemessen.

einer Höhe mit der Ladekante, in der unteren Stellung sind 11 cm zu überwinden.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist zu schwach. Zudem ist die Nutzbarkeit des Kofferraums eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne zwei unterschiedliche Bodenniveaus mit einer deutlichen Stufe entstehen.

### 3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum problemlos und die Kopfstützen müssen dazu nicht entfernt werden.

⊕ Im Kofferraum hat man neben dem doppelten Ladeboden noch zwei Fächer links und rechts, in denen man Kleinkram verstauen kann.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen.

## 2,7 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

Der Innenraum wirkt durchaus aufgeräumt und nicht mit Tasten und Schaltern überladen. Die Topausstattung GT ist mit der neuen Generation des markentypischen i-Cockpits ausgestattet, dem hoch angeordneten Kombiinstrument mit 3D-Effekt. Informationen wie Geschwindigkeit und Drehzahl werden so im Sichtfeld des Fahrers auf zwei unterschiedlichen Ebenen angezeigt. Die futuristische Darstellung sieht chic aus, ist durchaus verblüffend und lässt sich gut ablesen. Durch Auswahl vorgegebener oder personalisierter Informationsanordnungen bietet das Kombiinstrument zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten - beim Umschalten zwischen verschiedenen Darstellungsarten ruckeln die animierten Grafiken aber mitunter deutlich. Das zeigt, dass die zuständige Elektronik am Limit arbeitet. Möchte man lieber ein klassisch-analoges Kombiinstrument, bekommt man das in der Ausstattung Allure in Verbindung mit einem Preisnachlass von 400 Euro. Als zentrales Bedienelement kommt bei den niedrigeren Ausstattungen serienmäßig ein sieben Zoll großer Touchscreen zum Einsatz, in Verbindung mit dem beim GT serienmäßigen, sonst optionalen 3D-Navigationssystem NAC wächst der Bildschirm in der Diagonalen noch um drei Zoll. Das Display ist in einer guten Höhe angeordnet und leicht zum Fahrer geneigt. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke sowie die Schnellwahltasten für einige Menü-Punkte. Bei der Betätigung der berührungssensitiven Flächen ist allerdings viel Aufmerksamkeit (lange Blickabwendung vom Verkehr) erforderlich, um die richtige Taste zu betätigen. Die elektrischen Fensterheber haben vorn und hinten eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik, schließen kann man die Fenster auch mit der Fernbedienung.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

Der 2008 ist in der GT-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audio-Streaming und Freisprecheinrichtung), vier USB-Schnittstellen, Spracherkennung, sechs Lautsprecher und der Smartphone-Integration (Mirror Screen)

(beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So müssen einfache Bedienschritte (beispielsweise Intensität des Gebläses) über die Touchscreen-Bedienung vorgenommen werden. Das hat unnötig viele Bedienschritte zur Folge. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert. Eine Beleuchtung im Schminkspiegel gibt es nur gegen Aufpreis. Die Einstellmöglichkeiten des Lenkrads beschränken sich auf einen reduzierten Bereich, um die Sicht auf das 3D-Kombiinstrument nicht zu versperren – zu Lasten der Sitzergonomie. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, muss die Bedienung also lernen, bis man sie "blind" beherrscht.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum liegen auf zufriedenstellendem Niveau. Der Fahrerplatz wirkt durch die Reduzierung der Funktionstasten zunächst aufgeräumt, die Bedienung per Touchscreen ist jedoch aufgrund einer unübersichtlichen Menüstruktur wenig intuitiv. Hier folgt die Armaturenbrettgestaltung mehr modischen Trends als einer sinnvollen Bedienbarkeit.

per Apple CarPlay oder Android Auto ausgestattet. Dadurch können die Funktionen des Smartphones über den fahrzeugseitigen, beim GT serienmäßig zehn Zoll großen Touchscreen genutzt werden.

Außerdem hat der GT auch das 3D-Navigationssystem NAC (Testwagenausstattung) ohne Aufpreis verbaut. Die vernetzte TomTom 3D-Echtzeitnavigation informiert den Fahrer über den aktuellen Verkehr sowie Gefahrenstellen auf der Route. Die Peugeot Connect Box ermöglicht Telematikdienste über die

integrierte europäische SIM-Karte. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit bietet Menschen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,1 m Platz. Die

hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten großzügige Raumgefühl etwas. Gegen Aufpreis ist ein Panorama-Glasdach mit manueller Jalousie verfügbar, das viel Licht in den Innenraum lässt.

## 2,7 Raumangebot hinten

Auch hinten finden selbst große Personen genügend Platz. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter 1,9 m große Personen sitzen. Das Raumgefühl ist etwas beengt, was durch die neben den Köpfen verlaufenden C-Säulen hervorgerufen wird. Zwei Erwachsene finden gut Platz – bei Dreien wird es eng.



Im Fond finden immerhin Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

recht großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

## 3,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Sitze gibt es hinten nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern und kleinen Fächern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole durchaus praxistauglich. Es gibt vorn zudem zwei Becherhalter. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein

## 2,9 KOMFORT

### 2,8 Federung

Der Federungskomfort ist für die Klasse nicht schlecht. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind allerdings nicht lieferbar. Innerorts werden welliger Straßenbelag und abgesenkte Kanaldeckel zufriedenstellend geschluckt, wobei letztere auch durch die einfache Verbundlenkerhinterachse deutlich zu spüren sind. Kopfsteinpflaster ist durchaus wahrnehmbar, aber die Vibrationen sind gut dämpft und auch das Wummern im Innenraum hält sich in Grenzen. Beim Überfahren von Tempeschwellen merkt man das gute Schluckvermögen des

Fahrwerks, hier wirken sich auch die eher weich gedämpfte Hinterachse sowie die langen Federwege positiv aus. Auf der Landstraße ist man kommod unterwegs, Schlaglöcher und Frostaufbrüche werden gut absorbiert, man wankt aber erwartungsgemäß stärker über einseitige Bodenwellen als im Peugeot 208. Lange Etappen auf der Autobahn sind dank des gebotenen Fahrkomforts kein Problem, nur mitunter tritt merkliches Stuckern auf.

### 2,9 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Peugeot 2008 ab der mittleren Ausstattung Allure serienmäßig höhenverstellbar.

Nimmt man die aufpreispflichtige Lederausstattung hinzu, bieten die Vordersitze einige Zusatzfunktionen. So ist der

Fahrersitz dann elektrisch verstellbar und mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die in Höhe und Intensität einstellbar ist. Über diese Lordosenstütze realisiert das Kleinwagen-SUV dann auf Knopfdruck auch eine Massagefunktion. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch geringen Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen sind etwas gepolstert, im Bereich darüber muss

man direkt mit hartem Kunststoff vorliebnehmen. Die äußeren Rücksitze bieten lediglich eine ausreichende Konturierung der Lehne und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer passablen Polsterung, allerdings stört der Mitteltunnel am Boden.

## 2,7 Innengeräusch

Der Peugeot 2008 ist ordentlich gedämmt und der Motor gut entkoppelt. Der Dreizylinder hat einen kernigen Klang, fällt aber weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche sind bei hohen Geschwindig-

keiten deutlich zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf klassenüblichem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 66,8 dB(A).

## 3,2 Klimatisierung

Der neue 2008 ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Je nach Ausstattungsvariante (ab Allure) beziehungsweise gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik mit in drei Stufen regelbarer Intensität sowie stärker getönte Scheiben hinten. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann die Klimatisierung beeinflusst werden. Der Eco Modus soll durch Reduzierung der Heiz- beziehungsweise Kühlleistung den Kraftstoffverbrauch reduzieren, ohne die Klima-

tisierung komplett zu deaktivieren. Beim GT ist die Sitzheizung vorn serienmäßig.

⊖ Die Intensität an den Düsen ist nicht richtungsunabhängig verstellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Ausströmer in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrerseitigen Klimatisierung. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung für die Rücksitzbank, Lenkrad-, Stand- oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Im 2008 GT holt Peugeot aus dem 1,2 Liter großen Dreizylinder 155 PS und ein maximales Drehmoment von 240 Nm, das schon bei 1.750 1/min bereitsteht. Auch das noch überschaubare Leergewicht von 1.290 kg kommt den

Beschleunigungswerten zugute: Von 60 auf 100 km/h geht es bei Bedarf in 5,4 Sekunden. Gemäß Herstellerangaben beschleunigt der Kleinwagen in 8,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder läuft recht kultiviert und überträgt lediglich mäßige Vibrationen in den Innenraum. Der Turbobenziner reagiert zwar verzögert auf Gasbefehle, entfaltet dann allerdings seine Leistung gleichmäßig. Gerade unter 2.000 1/min sind Vibrationen und merkliches Brummen vorhanden. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen

sind aber selten erforderlich, da der Dreizylinder bereits bei niedrigen und mittleren schon äußerst munter unterwegs ist.

⊖ Im Leerlauf läuft der Dreizylinder recht unruhig und holprig. Der Turbolader braucht etwas Zeit, bis Ladedruck aufgebaut wird.

## 2,1 Schaltung/Getriebe

Im 2008 GT steckt nicht nur immer der 155 PS starke Dreizylinder, sondern auch stets ein 8-Stufen-Automatikgetriebe. Die Schaltvorgänge werden in der Regel zwar nicht immer besonders zackig, aber sehr geschmeidig durchgeführt. Lediglich bei langsamer Fahrt und beim Anfahren kann es zu einem leichten Rucken kommen.

Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, da die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufung der acht Gänge passt gut zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Bei 130 km/h liegen dann etwa 2.300 1/min an. Das Schaltschema am kleinen Automatikwählhebel ist nicht klar verständlich und bedarf einer kurzen Eingewöhnungsphase – ist dann jedoch einfach zu beherrschen. Die Gangwechsel können zudem über Schaltwippen am

Lenkrad angewiesen werden. Eine Berganfahrhilfe ist Serie – eine Autohold-Funktion gibt es nicht.

In Verbindung mit dem Automatikgetriebe stehen am Drive Modus-Taster drei Fahrmodi (Eco, Normal und Sport) zur Verfügung, die unter anderem Anpassungen an der Getriebesteuerung vornehmen.

Zur Deaktivierung der Stop & Start-Funktion steht keine separate Taste zur Verfügung. Die entsprechende Einstellung muss über das fahrzeugseitige Touchscreen-Menü vorgenommen werden. Nach einem Neustart wird die Funktion standardmäßig wieder aktiviert, um im Stadtverkehr den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen zu senken und den Geräuschpegel im Stand zu reduzieren.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der 2008 hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen. Er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auf Lenkimpulse reagiert er verzögert, lässt sich aber dennoch gut beherrschen. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die Fahrzeugreaktionen in Grenzen. Seitenneigung und Aufbaubewegungen

sind jedoch vorhanden. Im ADAC Ausweichtest unterbindet das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens eine ausgeprägte Fahrdynamik. Die ESP-Eingriffe fallen teilweise zu deutlich aus, sodass der 2008 stark untersteuert und in dieser Zeit nicht mehr auf Lenkbefehle reagiert. Das kleine SUV besteht den Ausweichtest aber, bedenklich unsicher ist das Fahrverhalten zu keiner Zeit.

### 2,7 Lenkung

Die Lenkung des 2008 ist alltagstauglich, allerdings um die Mittellage wenig präzise. In Kombination mit den geringen Lenkkräften entsteht ein entkoppeltes und indirektes Lenkgefühl. Auf kurvigen Landstraßen sind daher immer wieder kleinere Lenkkorrekturen erforderlich. Beim Rangieren ist der Lenkaufwand nicht allzu hoch, zwischen dem linken und dem rechten

Lenkansschlag liegen nicht ganz drei Lenkradumdrehungen. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann ausstattungsabhängig die Lenkung beeinflusst werden. Der Sportmodus soll eine dynamischere Fahrweise durch Anpassung der Servolenkung ermöglichen – im Falle unseres Testwagens waren allerdings lediglich die Modi Eco und Normal verfügbar.

### 2,5 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 2008 durchschnittlich 35 Meter (Mittel aus zehn

Bremsungen) – ein noch gutes Resultat. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind ohne Beanstandung.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Peugeot 2008 bietet gerade als GT ab Werk bereits eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er serienmäßig unter anderem mit dem großen Notbremsassistenten (Active Safety Brake Plus) samt Radar in der Stoßstange vom Band, der andere Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 140 km/h erkennt. Das System warnt den Fahrer optisch sowie akustisch und leitet in Gefahrensituationen aktiv ein Bremsmanöver ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern beziehungsweise den Aufprall zu verhindern. Eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Abstandsregeltempomat, ein Totwinkelassistent, ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig verbaut. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden.

⊖ Der Spurhalteassistent greift teilweise zu beherzt in die Lenkung ein. Der Totwinkelassistent nutzt nur die Ultraschallsensoren der Einparkhilfe und hat daher eine geringe Reichweite.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der neue 2008 mit dem beim GT serienmäßigen Active Safety Brake Plus-System 93 Prozent der Punkte (Test 12/2019). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,90 m Größe Schutz, hinten reichen sie nur bis zu einer Größe von 1,70 m. Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt sind. Ein E-Call-System ist in der Peugeot Connect Box integriert. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte. Per Knopfdruck kann auch manuell ein Notruf gestartet werden.

### 2,2 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht das kleine SUV 84 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen wegen des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung, dort klappt auch die Befestigung mit den Gurten problemlos. Nutzt man im Fond eine platznehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊕ Ordert man die optionale Lederausstattung, ist zusätzlich auf dem Beifahrersitz eine Isofix-Kindersitzhalterungen mit i-Size-Freigabe vorhanden.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

## 2,8 Fußgängerschutz

Der neue Peugeot 2008 erreicht als GT im Euro NCAP Crashtest 73 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Hauptkritikpunkt ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen und beim Übergang von Motorhaube zur Frontscheibe. Der neue 2008 ist in den niedrigeren Ausstattungsvarianten mit einem kamerabasierten Notbremsassistenten inklusive Personenerkennung ausgestattet, der Fahrradfahrer aber nicht erkennt. Gegen Aufpreis erhältlich beziehungsweise

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

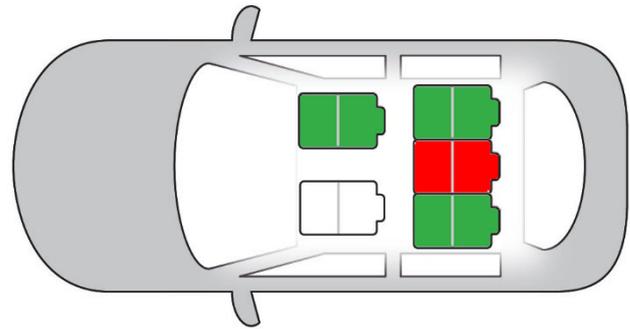
Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des 155 PS starken 2008 mit Achtgang-Automatikgetriebe bei durchschnittlich 6,7 Liter Superbenzin auf 100 km – für das kleine SUV ein noch zufriedenstellender Wert. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 184 g/km, dafür gibt es 22 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,7, außerorts 5,6 und auf der Autobahn 8,4 l pro 100 km.

### 2,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen fallen beim 1,2-l-Turbobenziner mit 155 PS merklich höher aus als beim Derivat mit 131 PS. Die Partikelemissionen sind wie beim schwächeren Modell nur sehr leicht erhöht, im wegen des hohen Volllastanteils anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Autotests zeigt sich aber noch ein anderer Effekt: Muss der kleine Turbomotor seine hohe Leistung abrufen, kommt er thermisch offenbar an seine Grenzen und muss dementsprechend deutlich anfetten. Das heißt, er spritzt mehr Benzin ein, als für die Verbrennung eigentlich notwendig wäre, so läuft die Verbrennung bei niedrigeren Temperaturen ab. Deshalb ist nicht nur der Autobahnverbrauch recht hoch, sondern es entsteht auch ein

## 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)

beim GT serienmäßig ist ein radarbasiertes System (Active Safety Brake Plus), das eine verbesserte Leistung und Funktionalität des Notbremsassistenten ermöglicht - dieses erkennt auch Radfahrer und funktioniert bei Nacht.

### 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	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

hoher CO-Ausstoß, welcher für Punktabzug im Ecotest sorgt. Am Ende bleiben von den 50 möglichen Punkten in der Emissionsbewertung noch 34 übrig. Der 131 PS starke 2008 hat bei uns noch 49 Punkte erreicht.

Insgesamt erlangt der 2008 mit dem 155-PS-Benziner im ADAC Ecotest 56 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

## 2,1 AUTOKOSTEN

### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des 2008 in der GT-Ausstattung inklusive 155-PS-Benziner und Automatikgetriebe liegt bei 33.728 Euro (bei aktuell 16 % Mehrwertsteuer). Das ist natürlich ein ganz schöner Happen für ein SUV der Kleinwagen-Klasse. Die Serienausstattung ist immerhin sehr umfangreich und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung ist der 2008 GT mit Navigationssystem, Audiostreaming, Smartphone-Integration und Freisprechein-

richtung per Bluetooth serienmäßig bereits gut vernetzt. Dem neuen Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert. Auch die Betriebskosten halten sich in Grenzen. Die Kfz-Steuer liegt bei 114 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-Wert). Die Haftpflichtversicherung ist günstig (KH: 15), Teil- und Vollkaskoversicherung sind nicht zu teuer (TK: 18; VK: 19). Zur Verlängerung der werkseitigen Herstellergarantie bietet Peugeot unterschiedliche Pakete an (bis zu einer Gesamtleistung von maximal 200.000 km).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 PureTech 100 Active	1.2 PureTech 130 Active	1.5 BlueHDi 100 Active	1.5 BlueHDi 130 Allure EAT8	e-2008 Active
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	74 (101)	96 (131)	75 (102)	96 (131)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	250/1750	300/1750	260/0
0-100 km/h [s]	10,9	8,9	11,4	9,3	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	196	185	195	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	17,8 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	105	103	95	100	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	16/20/19	16/20/19	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	44	40	142	152	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	20.958	23.346	24.272	29.877	34.361

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	114 kW/155 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.300/1.770/1.530 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/468 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.467 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	48/70 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Vigo

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,6/8,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.290/458 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/680/1.115 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>85 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>94 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>333 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	615 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18		
Basispreis 2008 1.2 PureTech 155 GT EAT8	33.728 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.466 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.050 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent statisch	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	244 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	634 Euro
Metalllackierung	507 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/965 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**2,1**

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

Stand: September 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.