



## Peugeot 208 1.2 PureTech 130 Allure EAT8

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (96 kW / 131 PS)

Der Dreizylinder-Benziner mit exakt 1199 Kubikzentimeter Hubraum ist so etwas wie die Allzweckmaschine bei Peugeot. In vier Leistungsstufen von 75 bis 155 PS, wobei alle bis auf das schwächste Derivat auf einen Turbolader vertrauen, ist der Motor in einigen Modellen zu finden. Nicht nur im hier getesteten 208, sondern auch in den Modellen 308, 2008, 3008, 5008 und Rifter treibt der munter trommelnde Motor an. Der 208 ist in drei Leistungsstufen von 75 bis 131 PS erhältlich. Er spricht, wie man es von hubraumschwachen und recht leistungsstarken Turbomotoren kennt, nicht überaus spontan an - dann aber zieht der Ottomotor kräftig durch, die 131 PS des Testwagens sind spürbar. Im 208 ist der 131 PS-Motor stets an eine Achtgang-Automatik gekoppelt, die auf klassische Wandler-Technologie setzt. Diese schaltet meist angenehm geschmeidig. Der Verbrauch der Antriebseinheit ist aber recht hoch, 6,5 Liter auf 100 Kilometer weist der ADAC Ecotest aus - das geht in dieser Fahrzeugklasse durchaus sparsamer. Die Partikelemissionen hat der Peugeot insbesondere wegen des Partikelfilters weitgehend sehr gut im Griff, der CO-Ausstoß steigt unter sehr hoher Last wie auf der Autobahn aber deutlich an. Deshalb bekommt der 131 PS starke 208 auch nur drei Sterne im Ecotest, die handgeschaltete Variante mit 101 PS hat noch vier Sterne und damit das Prädikat empfehlenswert erreicht.

Die Fahreigenschaften des kleinen Peugeot geben keinen Anlass zur Kritik, auch das Ambiente im Innenraum und die allgemeine Verarbeitung passen. Da zudem die Serienausstattung beim 208 Allure recht reichhaltig ist, geht der aufregend gestylte Franzose insgesamt als gutes Angebot im Kleinwagensegment durch. Ab rund 23.400 Euro muss man jedoch investieren. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Opel Corsa, Skoda Fabia, VW Polo.

**+** durchzugsstarker Motor, umfangreiche Sicherheitsausstattung

**-** wenig Platz auf der Rückbank, restriktiver Spurhalteassistent, teils umständliche Bedienung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,7**

### Zielgruppencheck

**Familie** **3,4**

**Stadtverkehr** **3,0**

**Senioren** **3,2**

**Langstrecke** **3,0**

**Transport** **3,6**

**Fahrspaß** **2,4**

**Preis/Leistung** **2,2**

**Ecotest** ★★☆☆☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,2 Verarbeitung

Die Karosserie des 208 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 ist hübsch hergerichtet, vor allem mit dem optionalen GT-Line-Paket des Testwagens. Dann ergänzen beispielsweise farblich abgesetzte Ziernähte den Innenraum, auch Edelstahl-Einstiegsleisten und der rahmenlose

Innenspiegel sorgen für ein wertiges Ambiente. Zusätzlich ist die in acht Farben einstellbare Ambientebeleuchtung nachts ein nettes Feature.

⊖ 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 deutlich.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,5 l/100 km an, ergibt sich mit dem 44 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von 675 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 450 kg – das reicht meist noch für vier Personen mit Gepäck. Auf dem Dach darf man insgesamt bis zu 70 kg transportieren, eine Reling gibt es aber für den 208 nicht. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 55 kg. Wenn ein Anhänger hinten dran soll, darf er bis zu 1,2 Tonnen wiegen – falls er über eine eigene Bremse verfügt.

Ungebremste Anhänger dürfen maximal 615 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder dem optionalen Notrad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Der Peugeot 208 ist im Stadtverkehr angenehm handlich: mit 4,3 m Länge und unter zwei Metern Breite (inklusive der Außenspiegel) findet man meist einen passenden Parkplatz, nur der Wendekreis von 10,9 m könnte noch etwas kleiner ausfallen.

### 3,0 Licht und Sicht

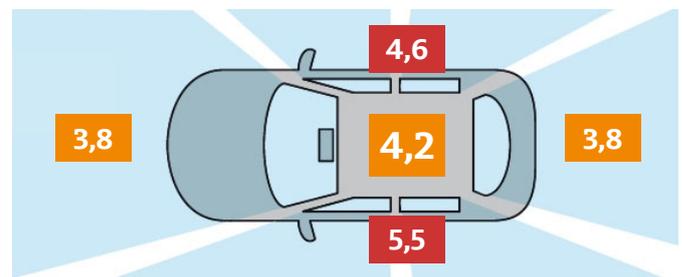
Die Karosserieenden sind zwar nicht direkt einsehbar, der kompakte Peugeot ist aber ordentlich abzuschätzen. Die Rundumsichtmessung zeigt aber, dass es insgesamt um die Sicht nach draußen nicht allzu gut bestellt ist, vor allem da die breiten C-Säulen die Sicht auf das Fahrzeugumfeld versperren. Etwas Linderung schafft die Elektronik: Parksensoren hinten sind serienmäßig, vordere Parksensoren, Rückfahrkamera sowie Parklenkassistent kosten Aufpreis.

LED-Scheinwerfer in laut Hersteller besonders stromsparender Bauweise sind serienmäßig, im aufpreispflichtigen GT-Line-Paket des Testwagens sind LED-Scheinwerfer mit automati-

scher Leuchtweitenregulierung und automatischer Fernlichtschaltung enthalten. Diese leuchten die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität aus. Zudem fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

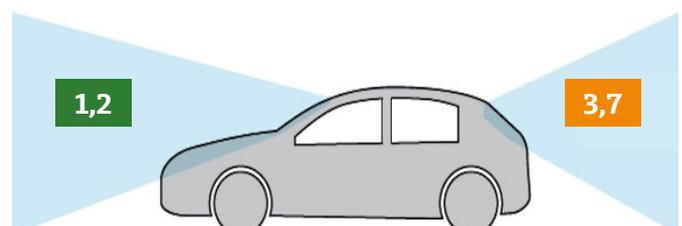
#### Rundumsicht

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.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen ist einigermaßen angenehm. Die Sitzfläche befindet sich bei den manuell einstellbaren Sitzen des Testwagens 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit recht niedrig. 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 Fondinsassen Haltegriffe vorhanden - am Fahrerplatz geht man diesbezüglich leer aus. Beim 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.

## 3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 305 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 570 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 940 Liter Volumen vorhanden. Durch das GT-Line-Paket des Testwagens und das darin enthaltene Notrad entfällt der zusätzliche Stauraum unter dem Kofferraumboden.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

## 3,4 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 1,93 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 70 cm über

der Straße und damit noch insgesamt günstig, wobei die innere Stufe mit 18 cm erst einmal überwunden werden muss.

⊖ 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.

## 2,8 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. Auch hinter dem

Fahrzeug stehend kommt man leicht an die Entriegelungsschalter für die Lehne.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Praktische Fächer links oder rechts im Kofferraum sind nicht vorhanden.

# 3,1 INNENRAUM

## 3,1 Bedienung

Der Innenraum wirkt durchaus aufgeräumt und nicht mit Tasten und Schaltern überladen. Der Testwagen 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 serienmäßig ein sieben Zoll großer Touchscreen zum Einsatz, in Verbindung mit dem 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 (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

## 2,7 Multimedia/Konnektivität

Der 208 ist in der Allure-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), vier USB-Schnittstellen, Spracherkennung, sechs Lautsprechern und der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto ausgestattet. Dadurch können die Funktionen des Smartphones (auch Navigationsapps) über den fahrerseitigen Touchscreen genutzt werden. Optional kommt noch das 3D-Navigationssystem NAC (Testwagenausstattung) inklusive Zehn-Zoll-Touchscreen hinzu.

## 2,3 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 sogar etwas über zwei Metern Platz. Die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten großzügige Raum-

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 so lange 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 weniger funktionell als beim Vorgänger.

⊕ Die vernetzte TomTom 3D-Echtzeitnavigation informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage 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.

gefühl etwas, genauso wie der optionale dunkle Dachhimmel des Testwagens. Gegen Aufpreis ist ein Panorama-Glasdach mit manueller Jalousie verfügbar, das viel Licht in den Innenraum lässt.

## 4,0 Raumangebot hinten

Selbst für einen Kleinwagen können das Raumangebot und die Beinfreiheit auf der Rückbank des 208 als lediglich noch zufriedenstellend bezeichnet werden. Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Menschen eingestellt, können dahinter lediglich 1,75 Meter große Personen sitzen. Die Kopffreiheit ist hinten bis gut 1,80 Meter ausreichend. Das Raumgefühl ist beengt, was durch die sich neben dem Kopf befindlichen C-Säulen verstärkt wird. Zwei Erwachsene finden Platz – bei dreien wird es sehr oder zu eng.

## 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



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

Fächern in den Türen sowie Netzen an den Lehnen der Vordersitze, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein recht großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

# 3,0 KOMFORT

## 2,8 Federung

Für einen Kleinwagen mit Standardfahrwerk bietet der neue Peugeot 208 einen recht ansehnlichen Federungskomfort. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Innerorts werden welliger Straßenbelag und abgesenkte Kanaldeckel zufriedenstellend geschluckt, wobei letztere durch die 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 wirkt sich auch die eher weich gedämpfte Hinterachse positiv aus. Auf der Landstraße ist man kommod unterwegs, Schlaglöcher und Frostaufbrüche werden gut absorbiert, schlechte Straßen bringen die Karosserie aber mehr in Bewegung als beispielsweise beim aktuellen Technikbruder Opel Corsa. Lange Etappen auf der Autobahn sind dank des gebotenen Fahrkomforts kein Problem.

## 2,9 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz sind beim Peugeot 208 Allure höhenverstellbar, im Falle des Beifahrersitzes aber nicht serienmäßig. Nimmt man die aufpreispflichtige Lederausstattung hinzu, bieten die Vordersitze einige Zusatzfunktionen. So ist der Fahrersitz dann elektrisch verstellbar und mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die nicht in der Höhe, aber in der Intensität einstellbar ist. Über diese Lordosenstütze realisiert der Kleinwagen dann auf Knopfdruck auch eine einfache 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.

## 3,2 Innengeräusch

Der Peugeot 208 ist ordentlich gedämmt und der Motor gut entkoppelt. Der Dreizylinder hat einen kernigen Klang und fällt

weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche sind bei hohen Geschwindigkeiten

deutlich zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf klassenüblichem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,1 dB(A).

### 3,3 Klimatisierung

Der neue 208 ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Je nach Ausstattungsvariante beziehungsweise gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik mit in drei Stufen regelbarer Intensität, außerdem bekommt man gegen Mehrpreis auch beheizbare Vordersitze und 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 Kühl-

leistung den Kraftstoffverbrauch reduzieren, ohne die Klimatisierung komplett zu deaktivieren.

⊖ 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 fahrzeugseitigen Klimatisierung. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Im Testfahrzeug kommt der 1,2-l-Dreizylinder mit 131 PS zum Einsatz, der sein maximales Drehmoment von 230 Nm schon bei 1.750 1/min bereithält. Auch das noch überschaubare Leergewicht von 1.180 kg kommt den Beschleunigungswerten

zugute: Von 60 auf 100 km/h geht es mit Kickdown in 5,6 Sekunden. Gemäß Herstellerangaben beschleunigt der 208 in 8,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht - passend zum Namen - 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 mittleren schon munter unterwegs ist.

⊖ Im Leerlauf läuft der Dreizylinder recht unrund und holprig. Der Turbolader braucht stets etwas Zeit, um Ladedruck aufzubauen.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

Im 131 PS starken Kleinwagen steckt immer das Achtgang-Automatikgetriebe. Die Schaltvorgänge werden in der Regel zwar nicht 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 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 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.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der 208 hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen, mit dem er sauber geradeaus fährt und sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen lässt. 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 zeigt sich das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens, das eine ausgeprägte Fahrdynamik unterbindet. Die ESP-Eingriffe fallen teilweise zu deutlich aus, sodass der 208 in dieser Zeit nicht mehr auf Lenkbefehle reagiert.

### 2,4 Lenkung

Die Lenkung 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 Lenkschlag liegen nicht ganz drei Lenkradumdrehungen. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann ausstattungsabhängig die Lenkung beeinflusst werden.

⊖ Das Zweispeichenlenkrad ist durch das oben positionierte Kombiinstrument (i-Cockpit) recht tief angeordnet und daher nicht für alle Körpergrößen passend.

### 3,2 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete 208 mit den optionalen 17-Zoll-Rädern durchschnittlich 37,1 Meter (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein nicht mehr zeitgemäßer Bremsweg. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind ohne Beanstandung.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bereits ab Werk ist die aktive Sicherheitsausstattung umfangreich. So rollt der 208 schon serienmäßig unter anderem mit einem Notbremsassistenten und Frontkollisionswarner vom Band. Das serienmäßige Notbremsystem basiert auf einer Kamera und funktioniert bis 85 km/h. Gegen Aufpreis (Active Safety Brake Plus) kommt ein Radar in der Stoßstange hinzu, der andere Fahrzeuge bis zu einer

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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 (indirekt)

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 Spurhalteassistent mit Lenkeingriff sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichen-erkennung sind ebenfalls serienmäßig verbaut. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte

Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden. Optional gibt es einen Abstandsregeltempomaten und einen Totwinkelassistenten.

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

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP-Crashtest erreicht der neue 208 insgesamt 91 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz (Test 10/2019). Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten nur bis zu einer Größe von 1,65 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.

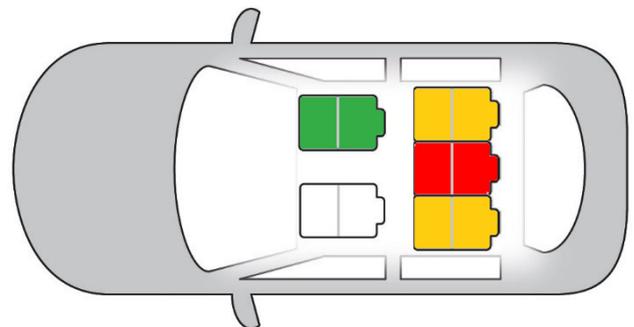
## 2,7 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Kleinwagen 86 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen, durch den abschaltbaren Beifahrerairbag auch vorn. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale wie etwa eine mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Besonders hohe Kindersitze stehen auf den äußeren Rücksitzen oftmals am Dachholm an.

### 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)

⊕ Ordert man die optionale Lederausstattung, ist zusätzlich auf dem Beifahrersitz eine Isofix-Kindersitzhalterung 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.

## 4,1 Fußgängerschutz

Der neue Peugeot 208 erreicht im Euro NCAP-Crashtest 56 Prozent der möglichen Punkte und bietet lediglich einen ausreichenden Fußgängerschutz. Somit verpasst er um 4 Prozentpunkte eine Fünf-Sterne-Bewertung. Hauptkritikpunkt ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen und beim Übergang von der Motorhaube zur Frontscheibe. Der neue 208

ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem kamerabasierten Notbremsassistenten inklusive Personenerkennung ausgestattet, der Fahrradfahrer nicht erkennt. Gegen Aufpreis ist ein radarbasiertes System (Active Safety Brake Plus) erhältlich, das durch einen zusätzlichen Radarsensor auch bei schwierigen Lichtverhältnissen arbeiten und Radfahrer erkennen kann.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des 131 PS starken 208 mit Achtgang-Automatik bei durchschnittlich 6,5 Liter Superbenzin auf 100 km – das ist ein hoher Verbrauch für einen doch recht leichten Kleinwagen. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 180 g/km, dafür gibt es 23 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,9, außerorts 5,4 und auf der Autobahn 7,9 l pro 100 km.

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen fallen beim 1,2-l-Turbobenziner recht gering aus, wobei die Anzahl der Partikel trotz des verbauten OPF (Otto-Partikel-Filter) leicht erhöht ist – das führt zu einem kleinen Punktabzug. Ein größerer Punktabzug erfolgt für den im Autobahnzyklus erhöhten CO-Ausstoß. Unter Vollast wählt die Automatik einen niedrigen Gang, in Folge der hohen Drehzahlen und der Vollastbeschleunigung fettet der Peugeot das Gemisch wohl merklich an, deshalb steigen die

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
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

CO-Werte im Abgas. Der Motor erhält daher 40 von 50 Punkten in der Schadstoffbewertung. Insgesamt erreicht der 208 mit dem 131-PS-Benziner im ADAC Ecotest 63 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

## 1,7 AUTOKOSTEN

### 1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des 208 in der Allure-Ausstattung inklusive 131-PS-Benziner und obligatorischer Achtgang-Automatik liegt bei 23.395 Euro – viel Geld für einen Kleinwagen. Die Preise in diesem Test verstehen sich inklusive der derzeitigen Mehrwertsteuer von 16 Prozent. Die Serienausstattung ist immerhin recht umfangreich und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der 208 serienmäßig bereits gut vernetzt –

gegen Aufpreis ermöglicht der Kleinwagen verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität.

Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert. Auch die Betriebskosten halten sich in Grenzen, sie bleiben im überschaubaren Rahmen. Die Kfz-Steuer liegt bei 90 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-Wert). Die Haftpflichtversicherung ist günstig (KH: 15), Teil- und Vollkaskoversicherung sind nicht zu teuer (TK: 18; VK: 22). 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	208 1.2 Pure-Tech 75 Like	208 1.2 Pure-Tech 100 Active Pack	208 1.2 Pure-Tech 130 Allure Pack EAT8	208 1.5 BlueHDi 100 Active	e-208 Active
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	0/0
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	74 (101)	96 (131)	75 (102)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1750	230/1750	250/1750	260/0
0-100 km/h [s]	13,2	9,9	8,7	10,2	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	188	208	188	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	-	-	-	-	17,6 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	94	98	104	87	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/17	15/22/18	15/22/18	15/22/18	14/20/15
Steuer pro Jahr [Euro]	24	30	42	142	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	15.100	18.862	23.590	19.691	29.682

**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) 36AM-AO, OPF	
Hubraum	1.199 cm <sup>3</sup>
Leistung	96 kW/131 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	103 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16 H
Länge/Breite/Höhe	4.055/1.745/1.430 mm
Leergewicht/Zuladung	1.233/397 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	309/1.004 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	615/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	55/70 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,4/7,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/570/940 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>114 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>71 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>109 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>251 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	545 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/18		
Basispreis 208 1.2 PureTech 130 Allure EAT8	23.395 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.718 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	14.500 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent statisch	2.047 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/536 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	468 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	2.291 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	273 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	292 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/244 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	195 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	721 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	283 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/1.209 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	634 Euro
Metalllackierung	507 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/536 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,7**

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

Stand: Oktober 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.