



Peugeot e-208 156 GT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (115 kW/156 PS)

Der Peugeot e-208 war hierzulande im Jahr 2022 das meistverkaufte Elektroauto im Kleinwagensegment. Jetzt haben die Franzosen nachgelegt und den kompakten Stromer einem Update unterzogen. Die Neuerungen betreffen neben behutsamen Änderungen am Exterieur-Design (Scheinwerfer, Heckleuchten, Stoßfänger) auch den Antriebsstrang, der nun noch effizienter arbeiten soll. Im Test tritt der e-208 in der höchsten Ausstattungsvariante GT mit dem neu eingeführten Konzern-E-Antrieb an, welcher 115 kW/156 PS leistet und auf eine 51 kWh (netto) große Batterie zurückgreift. Der ADAC-ECOTEST zeigt, dass der kompakte Stromer das Effizienz-Versprechen der Franzosen einhalten kann: Der Verbrauch sinkt im Vergleich zur 100-kW-Variante (Test 12/2020) von 18,7 auf 16,0 kWh/100 km. Die Reichweite im ECOTEST steigt, unter anderem dank der etwas größeren Batterie, von 280 km auf nun 360 km. Darüber hinaus punktet der e-208 in der GT-Variante mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, mit der der Kleinwagen alle für den Alltag relevanten Features ohne zusätzliche Sonderausstattung an Bord hat. Weiter überzeugt der Stromer mit seinen im Vergleich zum Vorgänger verbesserten Fahrleistungen. Allerdings bleiben auch einige Kritikpunkte: So ist die Bedienung (Infotainment/Klimatisierung) weiterhin umständlich und wurde durch kleinere Sparmaßnahmen weiter verkompliziert. Zudem gibt es nur ein eingeschränktes Platzangebot im Fond, sowie keine zulässigen Stütz- und Anhängelasten. In der Bilanz wird die Freude am Effizienz-Plus durch kräftige Preissteigerungen gedämpft. Während der e-208 im damaligen Test in der GT-Linie noch ab 33.874 Euro zu haben war, sind nun mindestens 40.875 Euro aufzubringen. **Konkurrenten:** Citroen e-C3, Fiat 600e, MINI Cooper Electric, Opel Corsa Electric, Renault R5 Electric.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gute Fahrleistungen, Plus an Effizienz und Reichweite im Vergleich zum Vorgänger
- teils umständliche Bedienung, mäßiger Fußgängerschutz, eingeschränktes Platzangebot im Fond, keine Stütz- und Anhängelast zulässig, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,5

ECOTEST ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des e-208 ist sorgfältig gefertigt und ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst. Die Türen sind gut gegen Wasser und Schmutz von außen abgedichtet (doppelte Dichtlippen). Der Innenraum ist hübsch hergerichtet, auch wenn bis auf den oberen Teil der Armaturentafel, Hartplastik zum Einsatz kommt. In der GT-Ausstattung des Testwagens ergänzen grüne Ziernähte den Innenraum, zudem sorgen Edelstahl-Einstiegsleisten und der rahmenlose Innenspiegel für ein wertiges Ambiente.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei etwa 400 kg – das dürfte für vier Erwachsene samt leichtem Gepäck reichen. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man davon insgesamt bis zu 70 kg Last auf dem Dach transportieren, eine Reling gibt es für den Peugeot allerdings nicht. Der Kleinwagen ist im Stadtverkehr angenehm handlich: mit 4,06 m Länge und unter zwei Metern Breite (inklusive der Außenspiegel) findet man meist einen passenden Parkplatz, nur der Wendekreis von 10,9 m könnte etwas kleiner ausfallen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 360 km – ein ordentlicher Wert, jedenfalls für die Alltagsbedürfnisse die an einen Kleinwagen gestellt werden. Innerorts ist der e-208 besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von bis zu 450 km möglich. Die Batterie hat laut Hersteller eine nutzbare Netto-Kapazität von 51 kWh, für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 58 kWh benötigt, sodass der AC-Ladevorgang mit 11 kW rund fünfeinhalb Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Mode 2-Ladekabel bis 2,3 kW serienmäßig) vergehen 25 Stunden. Der e-208 verfügt serienmäßig über einen CCS-Ladeanschluss für eine Gleichstrom-Ladung mit bis zu 100 kW – im Test erreicht der Peugeot eine maximale Ladeleistung von über 105 kW. Das Batteriesystem lädt damit von 10 bis 80 Prozent in schnellen 29 Minuten. Ab Werk kommt der e-208 GT mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein

3,2 Licht und Sicht

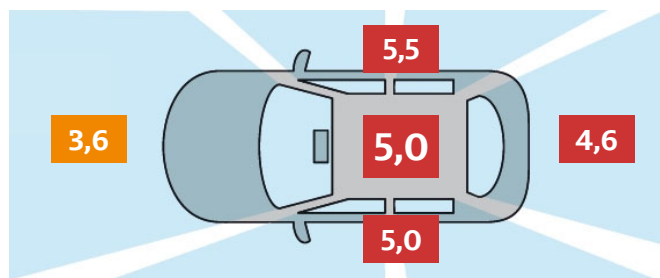
Die Karosserieenden sind zwar nicht direkt einsehbar, der kompakte Peugeot ist aber ordentlich abzuschätzen. Die Rundumsichtmessung zeigt jedoch, dass es insgesamt um die Sicht nach draußen nicht allzu gut bestellt ist, vor allem da die breiten C-Säulen die Sicht auf das Fahrzeugumfeld stark beeinträchtigen.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

⊕ Der Unterboden ist gut geschützt, vollständig verkleidet und daher aerodynamisch optimiert – wichtig für ein um Effizienz ringendes Elektrofahrzeug.

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

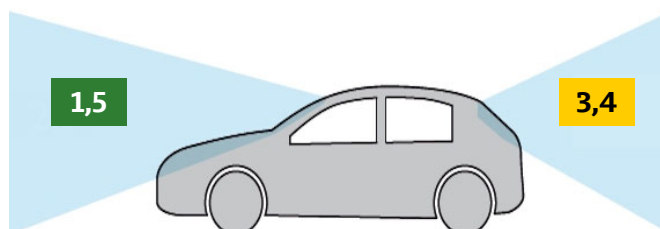
Rundumsicht

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.



Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist für die Elektroversion nicht zu haben, zudem sind Anhänger- und Stützlasten unzulässig.

⊖ Es gibt keine Möglichkeit das Batteriepaket vor einer Ladung gezielt vorzuheizen, um direkt die maximale Ladeleistung zu erzielen.

serienmäßig, ein 360-Grad-Kamerasystem ist für den e-208 GT optional erhältlich. Serienmäßig ist der Testwagen mit LED-Scheinwerfern inklusive automatischer Leuchtweitenregulierung und automatischer Fernlichtschaltung ausgestattet. Diese leuchten die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität aus.

Das Bremslicht ist beim GT-Modell in schnell reagierender LED-Technik ausgeführt. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar.

⊖ Nebelscheinwerfer, die zudem die Funktion des Abbiegelichts übernehmen könnten, sind nicht erhältlich.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen ist einigermaßen angenehm. Die Sitzfläche des Testwagens befindet sich 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 offen gehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Am Dachhimmel sind über allen Türen hilfreiche Haltegriffe vorhanden. Beim Einstieg vorn stören auf der Fahrerseite das tiefstehende Zweispeichen-Lenkrad sowie 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.

⊖ Das beim GT serienmäßige schlüssellose Öffnen lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Näheres unter: www.adac.de/keyless.

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 bis zu 940 Liter Volumen vorhanden. Somit unterscheidet sich das Kofferraumvolumen des Elektroautos nicht im Vergleich zu den konventionellen Antriebsmodellen des 208.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen mit einer Größe bis circa 1,90 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 69 cm über der Straße und damit noch insgesamt günstig, wobei die



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.



Mit 250 l Kofferraumvolumen muss man gegenüber den herkömmlich angetriebenen Varianten keine Nachteile hinnehmen.



Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße und macht damit das Be- und Entladen einfach.

innere Stufe mit 18 cm beim Ausladen erst einmal überwunden werden muss.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Leuchte ist schwach. Zudem ist die Nutzbarkeit des Kofferraums

eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne zwei unterschiedliche Bodenniveaus mit einer deutlichen Stufe entstehen.

2,6 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, zudem müssen die Kopfstützen dazu nicht entfernt werden. Auch hinter dem Fahrzeug stehend kommt man an die Entriegelungshebel für die Rücksitzlehnen. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Für kleine Gegenstände gibt es im Kofferraum keine Verstaumöglichkeiten in Seitenfächern oder Ablagen. Sogar auf das nützliche Gummiband auf der linken Seite müssen Kunden nach dem Facelift verzichten. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäck- (am Kofferraumboden) oder Sicherheitstrennnetz (zwischen Fahrgast- und Kofferraum) anzubringen.

3,2 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Der Innenraum wirkt weitgehend aufgeräumt und nicht mit Tasten und Schaltern überladen. Der Testwagen ist mit dem markentypischen i-Cockpit ausgestattet, dem hoch angeordneten Kombiinstrument mit 3D-Effekt. Informationen wie Geschwindigkeit und Ladezustand 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 - allerdings erst nach einer gewissen Eingewöhnungszeit. Steigt man frisch in den e-208 kann der 3D-Effekt zunächst als störend wahrgenommen werden. Durch Auswahl vorgegebener oder personalisierter Informationsanordnungen bietet das Kombiinstrument zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten. Als zentrales Bedienelement kommt serienmäßig ein zehn Zoll großer Touchscreen zum Einsatz. Das Display ist in einer guten Höhe angeordnet, leicht zum Fahrer geneigt und gut zu erreichen. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke sowie die (deutlich reduzierten) Schnellwahltasten für Hauptfunktionen. 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 per Fernbedienung.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So erfordern einfache Bedienungen (beispielsweise Temperatureinstellung, Luftverteilung) über den Touchscreen unnötig viele Bedienschritte. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist



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.

unübersichtlich, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert. Die Einstellmöglichkeiten des Lenkrads beschränken sich auf einen reduzierten Bereich, um die Sicht auf das 3D-Kombiinstrument nicht zu versperren - daher sollte man im 208 zumindest ausgiebig probesitzen, denn man findet nicht mit jeder Körperstatur eine passende Sitzposition. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie „blind“ beherrscht. Darüber hinaus nimmt Peugeot mit dem Facelift die Schnellwahltasten für

Hauptfunktionen von der Touchleiste und bietet nur noch einen "Home-Button" und zwei Bedienfelder für die Smartphone-Anbindung. Die Reichweitenanzeige zeigt zu

jedem Zeitpunkt die laut WLTP-Verbrauch maximal erreichbare Reichweite an und bezieht sich nicht auf aktuell erzielte Verbrauchswerte.

2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der e-208 ist in der GT-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstellen (Typ C), sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Das Navigationssystem mit Spracherkennung informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic), die Navigationskarten können Over-the-Air aktualisiert werden. Die Peugeot Connect

Box ermöglicht Telematikdienste (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) über die integrierte SIM-Karte – für die ersten sechs Monate kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Serienmäßig ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole verbaut. Mittels der MyPeugeot-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Verbrauch abgerufen werden.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 Metern zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit reicht dabei sogar für Personen über zwei Meter. Die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten großzügige Raumgefühl etwas, ebenso der dunkle

Dachhimmel des Testwagens. Gegen Aufpreis ist ein Panorama-Glasdach mit manueller Jalousie verfügbar, das viel Licht in den Innenraum lässt. Die in acht Farben einstellbare Ambientebeleuchtung an Armaturenbrett und den vorderen Türverkleidungen steigern das Raumgefühl bei Nachtfahrten.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ Selbst für einen Kleinwagen können das Raumangebot und die Beinfreiheit auf der Rückbank des e-208 als lediglich ausreichend 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 circa 1,85 Meter ausreichend. Das Raumgefühl ist beengt, was durch die sich neben dem Kopf befindlichen C-Säulen und den dunklen Dachhimmel verstärkt wird. Zwei Erwachsene finden Platz – bei drei wird es sehr oder zu eng.



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

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

3,1 KOMFORT

3,1 Federung

Für einen Kleinwagen mit Standardfahrwerk bietet der Peugeot e-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 und auch akustisch an die Insassen durchdringen. Kopfsteinpflaster ist durchaus

wahrnehmbar, aber die Vibrationen sind gut dämpft und auch das Wummern im Innenraum hält sich in Grenzen. Auf der Landstraße ist man kommod unterwegs, Schlaglöcher und Frostaufbrüche werden ordentlich absorbiert. Lange Etappen auf der Autobahn lassen sich von Seiten des Fahrwerkskomforts weitgehend entspannt zurücklegen.

2,9 Sitze

Der Fahrersitz ist in Verbindung mit der optionalen Kunstleder- ausstattung elektrisch einstellbar, eine Sitzflächenneigung gibt es allerdings nicht. Zusätzlich ist der elektrische Fahrersitz mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die nicht in der Höhe, aber in der Intensität einstellbar ist. Über diese Lordosenstütze realisiert der Kleinwagen auf Knopfdruck eine einfache Massagefunktion. Die Einstellung des höhenverstellbaren Beifahrersitzes geschieht manuell - immerhin ist sie vorhanden. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm gestaltet und bieten einen ordentlichen

Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen sind nur minimal gepolstert, im Bereich darüber muss man direkt mit hartem Kunststoff vorliebnehmen. Die serienmäßige Mittelarmlehne mit Staufach kann nur längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. 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.

3,0 Innengeräusch

Im Innenraum geht es im Peugeot e-208 GT angemessen leise zu, besonders gut sind die Messwerte trotz geräuschkämmender Frontscheibe (Serie) allerdings nicht. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, jedoch sind die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören. Ansonsten liegen

die allgemeinen Fahrgeräusche auf klassenüblichem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 68,7 dB(A), sodass man sich noch weitgehend ungestört unterhalten oder ein Telefonat führen kann. Dennoch ist das Elektrofahrzeug damit kaum leiser als die Benzinmodelle.

3,2 Klimatisierung

Der e-208 ist in der GT-Ausstattung mit einer Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Nur gegen Aufpreis bietet der Testwagen beheizbare Vordersitze, getönte Scheiben im Fond sind dagegen Serie. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich einzeln auswählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Der Peugeot ermöglicht eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen auf 21 °C) inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugseitigem Klimamenu sowie per Smartphone-App.

Eine Wärmepumpe für effizientes Aufheizen ist serienmäßig an Bord.

⊖ Die Intensität an den Düsen ist nicht richtungsunabhängig verstellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Lüftungsdüsen im hinteren Bereich der Mittelkonsole. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 115 kW/156 PS leistende Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt im e-208 für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die E-Maschine spontan und stellt sein volles Drehmoment von 270 Nm frühzeitig bereit. Der Antrieb beschleunigt den Franzosen trotz des Leergewichts von über 1,5 t vehement. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in knapp einer Sekunde. Ebenfalls zackig geht es außerorts zu, der

simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) ist in zügigen 4,4 s, der Sprint von 80 auf 120 km/h in 5,9 s abgeschlossen. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 8,3 s - kurioserweise beträgt die Werksangabe für den 100 kW-Antrieb des Vorgängers zwei Zehntel weniger. Der Vortrieb endet schon bei abgeregelten 150 km/h – aus Effizienzgründen ist dies auch sinnvoll.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Durch das gute Ansprechverhalten wird der

Beschleunigungswunsch nahezu verzögerungsfrei umgesetzt. Der e-208 liefert hier eine gelungene Vorstellung ab; dazu ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Wählhebel eingelegt, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zur Verfügung stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der

automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B), der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Rangieren und Anfahren gelingen tadellos. Für „P“ gibt es eine separate, etwas klein geratene, Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

⊕ Der 208 punktet mit einem sicheren Fahrverhalten. Auf Lenkimpulse reagiert er leicht 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, wie auch Seitenneigung und Aufbaubewegungen. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens, das eine

ausgeprägte Fahrdynamik durch deutliche ESP-Eingriffe unterbindet. Der e-208 lässt sich gut kontrollieren und sicher durch die Pylonengasse manövrieren. Der Geradeauslauf offenbart Verbesserungspotential: Auf Autobahnetappen muss der Fahrer immer leicht ausmitteln, um den kompakten Franzosen in der Spur zu zentrieren.

3,0 Lenkung

Die Lenkung ist alltagstauglich, allerdings um die Mittellage wenig präzise. In Kombination mit den geringen Lenkkraften entsteht ein entkoppeltes und indirektes Lenkgefühl. Auf kurvigen Landstraßen sind daher immer wieder kleinere Lenkkorrekturen erforderlich. Auf Autobahnetappen nimmt die

erforderliche Lenkkraft deutlich zu, die Lenkung wirkt dann etwas zu fest. Beim Rangieren ist der Lenkaufwand nicht allzu hoch, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen nicht ganz drei Lenkradumdrehungen.

2,1 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des e-208 gut abgestimmt. Das Bremspedalgefühl ist etwas synthetisch, die Dosierung gelingt ordentlich. Den Übergang der Bremswirkung von der Rekuperation auf die Scheibenbremsen spürt man kaum. Muss der e-208 schnellstmöglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 33,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein guter Wert. Die Rekuperation lässt sich im Modus "B" erhöhen, für sogenanntes One-Pedal-Driving ist die Rekuperationsverzögerung allerdings zu schwach.

2,7 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme







⊕ Bereits ab Werk ist die aktive Sicherheitsausstattung umfangreich. So rollt der e-208 schon serienmäßig unter anderem mit einem Notbremsassistenten und Frontkollisionswarner vom Band. Das serienmäßige Notbremssystem basiert auf einer Kamera hinter der Frontscheibe und einem Radarsensor im vorderen Stoßfänger (Active Safety Brake Plus), es erkennt andere Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 140 km/h. 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. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, ein Totwinkelassistent sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden. Optional bietet Peugeot einen Abstandstempomaten mit Spurführungsassistenten an, der zusätzlich im Stop & Go-Verkehr unterstützt und innerhalb von drei Sekunden selbstständig wieder anfährt.

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

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der e-208 insgesamt 91 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz (Test: 10/2019). Der Kleinwagen ist mit Front- und Seitenairbags

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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 messend)

(vorn) sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ein E-Call-System ist in der serienmäßigen Peugeot Connect Box integriert. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte und übermittelt die Fahrzeugposition – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten lediglich 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.

⊖ Die mittlere Kopfstütze hinten bietet lediglich eine eingeschränkte Höhenanpassung und damit für Erwachsene eine unzureichende Schutzfunktion. Im Kofferraum befinden sich nur zwei Verzurrösen, die eine Ladungssicherung über Kreuz nicht ermöglichen. Warndreieck und Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und daher unter Umständen schlecht erreichbar.

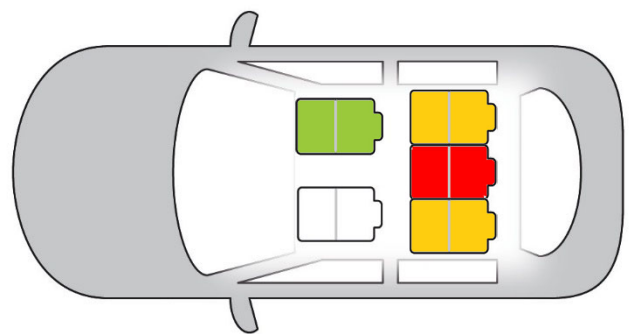
2,8 Kindersicherheit

Im 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 Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Besonders hohe Kindersitze stehen auf den äußeren Rücksitzen am Dachholm an. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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)

4,3 Fußgängerschutz

Der Peugeot e-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 e-208 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem kamerabasierten Notbremsassistenten inklusive

Personenerkennung ausgestattet, der einen zusätzlichen Radarsensor im vorderen Stoßfänger verwendet (Active Safety Brake Plus), um selbst bei schwierigen Lichtverhältnissen zu unterstützen und auch Radfahrer zu erkennen. Ein akustischer Umfeldschutz macht serienmäßig bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) mit einem Warnton auf das sich nähernde Elektrofahrzeug aufmerksam.

0,9 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 16,0 kWh pro 100 km (innerorts etwa 12,6, außerorts 16,8 und auf der Autobahn 18,7 kWh/100 km). Im Vergleich zur 100 kW-Variante (Test 10/20) steigert Peugeot die Effizienz des Antriebs um etwa 15 bis 20 Prozent (Vergleich der Ecotest-Verbräuche). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die

Ladeverluste; um die 54 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 58 kWh erforderlich. Aus den 16,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 80 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 57 von 60 möglichen

Punkten.

1,2 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 16,0

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 65 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der e-208 GT 48 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Franzose sehr gut da – mit insgesamt 105 Punkten erhält er volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,7 AUTOKOSTEN

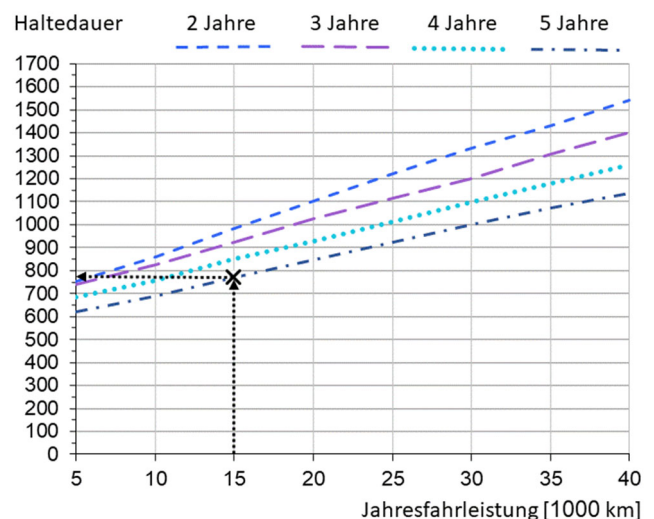
2,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis für den e-208 in der höchsten Ausstattungslinie "GT" beträgt für einen Kleinwagen mehr als stattliche 40.875 Euro. Trotzdem kosten beliebte Extras noch teils kräftige Aufpreise: Das Navigationssystem schlägt mit 700 Euro Aufpreis zu Buche, für die Sitzheizung zahlt man im Paket 1.190 Euro Aufpreis, weil sie nur in Verbindung mit dem "Kunstleder- und Alcantara"-Paket verfügbar ist. In den niedrigeren Ausstattungsvarianten bekommt man die Sitzheizung für vertretbare 350 Euro. Beim Vorgänger waren die Sitzheizung und das Navigationssystem in der Linie "GT" schon dabei. Der Testwagenpreis summiert sich letztendlich auf beeindruckende 45.365 Euro. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 56 Euro – aber erst nach 2030, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Kasko-Versicherung liegen recht hoch (VK: 21, TK: 20), die Haftpflicht (KH: 16) auf niedrigem Niveau. Zudem fallen die Wartungskosten überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust. Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie zwölf Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Peugeot acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend

auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 360 km muss man einen Abfall der Reichweite auf etwa 255 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 769 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-208 136	e-208 156
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	260/0	270/0
0-100 km/h [s]	8,9	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,1 kWh E	14,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/20	17/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	728	769
Preis [Euro]	35.975	40.875

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	100/378/624
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/-
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,08
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	48,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	96

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	270 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,0 kWh/100km / 362 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	58,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlschalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie 12% "Batterieladestand niedrig", 10% Akustisches Signal + Batterie gelb, 2% "Batterieladestand kritisch: Leistung reduziert", Schildkröte

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	einphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

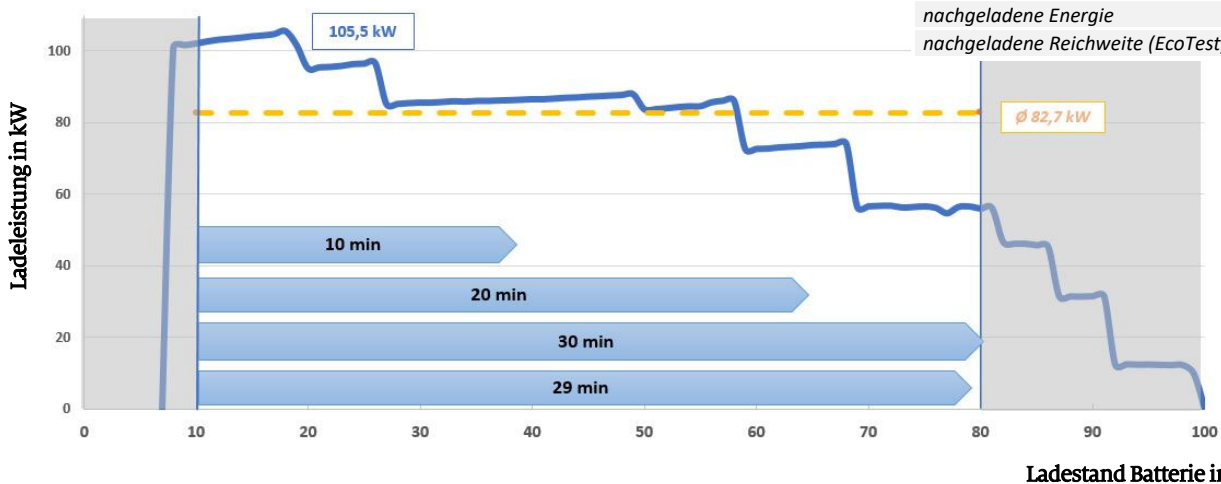
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja/nein am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	44,5 - 25 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	44,5 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	29 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	82,7 kW
Ladedauer	00:29:00
nachgeladene Energie	39 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	274 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	270 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17H
Länge/Breite/Höhe	4.055/1.745/1.430 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	265/960 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/70 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	54/51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	16,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 80 g/km)
Reichweite	360 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.506/404 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/570/940 l

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

Betriebskosten	101 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	510 Euro
Monatliche Gesamtkosten	769 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/20		
Basispreis e-208 156 GT	40.875 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.12.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.365 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.834 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. 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. † Steuer nach WLTP.

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)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/ ab 550 Euro (Paket)°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/300 Euro (Paket)°
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	Paket

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	700 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.190 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/650 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,1

Innenraum

3,2

Sicherheit

2,7

Bedienung	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	4,0	Fußgängerschutz	4,3
Innenraum-Variabilität	3,6		

Komfort

3,1

Umwelt/EcoTest

0,9

Federung	3,1	Verbrauch/CO2	0,6
Sitze	2,9	Schadstoffe	1,2
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Mai 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak