



Peugeot 208 (2012-2019) Diesel

Charmanter Kleinwagen

Mit dem Peugeot 208 wurde ab 2012 versucht, an die erfolgreichen Vorgänger 205 und 206 anzuknüpfen. Das ist mit dem freundlich gestalteten, als Drei- und Fünftürer erhältlichen Kleinwagen durchaus gelungen. Selbst nach vielen Jahren Bauzeit wirkt das Design noch stimmig und gelungen. Im Innenraum setzt der Peugeot 208 mit seinem tief platzierten, kleinen Lenkrad eigene Akzente. An diese Konstellation kann man sich aber durchaus gewöhnen. Ansonsten sind die Grundfunktionen einfach zu bedienen. Das Infotainment erfordert aber Übung bei der Bedienung. Beim Fahren überzeugt das ausgewogene Fahrwerk mit sicherem Fahrverhalten, die Lenkung könnte aber mehr Rückmeldung geben. Die zwar weich gepolsterten, aber nur mäßig bequemen Sitze eignen sich nicht gut für Langstrecken. Das Platzangebot für die Insassen liegt für einen Kleinwagen auf gehobenem Niveau, der Kofferraum bietet aber nur durchschnittlich viel Stauvolumen an. Ärgerlich für einen Kleinwagen, der häufig im städtischen Bereich bewegt wird, sind der recht große Wendekreis und die mäßige Rundumsicht. Die schwachen Bremsen und die unpräzisen Schaltgetriebe (typisch für Peugeot) gehören leider auch zum 208. Bei den Hauptuntersuchungen hat der Franzose gegenüber seinen Vorgängern stark aufgeholt, rostende Abgasanlagen, kaputte Bremsbauteile und ölflechte Antriebseinheiten verhaseln aber immer wieder den frischen Stempel. In der ADAC Pannenstatistik landet der Peugeot 208 etwa im Mittelfeld.

Empfehlung: Für den 208 gibt es einen 1.4er Diesel mit 68 PS (HDi 68). Der kleine Motor kann dem Peugeot nur zu moderaten Fahrleistungen verhelfen. Viel entspannter ist man mit den HDi 92 und HDi 100 unterwegs. Richtig flott geht es mit den noch stärkeren Versionen 115 und 120 voran. Damit sind auch zügige Etappen auf der Autobahn entspannt machbar. Fahrzeuge mit dem selten angebotenen, automatisierten Schaltgetriebe sind nur für sehr zurückhaltende Fahrer geeignet, da die Fahrleistungen und der Verbrauch unter diesen Getrieben leiden. Die meisten Fahrerinnen und Fahrer sind mit der Schaltung souveräner unterwegs. Allen Dieselmotoren gemein sind der sparsame Verbrauch im Alltag (mit Schaltgetriebe) und die akzeptable Laufkultur.

- ⊕ großzügiges Raumangebot, stimmiges Design, sichere Fahreigenschaften, ausgewogenes Fahrwerk, sparsame Diesel
- ⊖ schwache Bremsen, unpräzise Schaltgetriebe, schlechte Rundumsicht, schnell rostende Abgasanlagen, mäßig bequeme Sitze, großer Wendekreis

Zuverlässigkeit (ADAC Pannenstatistik 2019)

ADAC-Bewertung	28,9	17,9	11,6	9,1	4,6
Baujahr	2012	2013	2014	2015	2016

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Die Pannenkennziffer ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2012	2013	2014	2015	2016
	11,4	7,5	5,1	2,9	2,1
	21,2	17,1	12,2	8,0	5,7
	30,9	26,8	19,2	13,1	9,3
	40,7	36,4	29,8	18,2	12,9
	>40,7	>36,4	>29,8	>18,2	>12,9

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik schneiden die ersten beiden Jahre im Mittelfeld ab, die übrigen Jahre sind gut bewertet. Der TÜV bemängelt ausgefallene Rückleuchten, Brems Scheiben, die Fußbremse, Ölverlust und die Auspuffanlage. Pannenschwerpunkte waren:
Allgemeine Elektrik	Batterie (2012)
Rückrufe	<p>12/2016: Eine möglicherweise nicht konforme Komponente des Brems-Hydraulikblocks (ABS/ESP) könnte die Funktionsweise von ABS und ESP im Falle einer Notbremsung oder eines Ausweichmanövers beeinträchtigen. Als Abhilfemaßnahme muss ein Austausch des Hydraulikblocks vorgenommen werden. Die Aktion läuft seit dem 30.09.2016 und ist für die Kunden kostenlos. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p> <p>6/2017: Mangelbehaftetes Starterrelais kann zum Brand führen. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p> <p>12/2017: In der Produktion wurden eventuell einige Schrauben an der Vorderachse nicht mit dem korrekten Drehmoment angezogen. Es besteht das Risiko, dass sich diese Schrauben lösen und der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren kann. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p> <p>12/2017: Die Befestigungsschrauben der Radachsen am hinteren Querträger sind evtl. nicht korrekt angezogen. Als Ergebnis könnten sie sich lockern, was zu einem Verlust der Fahrzeugkontrolle während der Fahrt führen kann. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p> <p>4/2018: Die Schrauben des Generators und des Klimakompressors sind nicht mit dem korrekten Drehmoment angezogen. Es besteht die Gefahr, dass die beiden Teile sich lösen und abfallen. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p>

Modellgeschichte

04/2012	Modelleinführung (als Nachfolgemodell des Peugeot 207) des drei- und fünftürigen Kleinwagen mit fünf Motorvarianten: 1.4 VTi (70 kW/95 PS), 1.6 VTi (88 kW/120 PS), 1.4 HDi (50 kW/68 PS), 1.6 e-HDi (68 kW/92 PS) und 1.6 e-HDi (84 kW/115 PS), alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; ESP, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Windowairbags serienmäßig
06/2012	zusätzliche Motorvariante 1.2 PureTech (60 kW/82 PS)
09/2012	zusätzliche Motorvarianten 1.0 PureTech (50 kW/68 PS) und 1.6 THP (115 kW/156 PS)
03/2013	Einführung sportliche Topvariante 208 GTi (147 kW/200 PS)
10/2014	Sondermodell 208 GTi 30th (153 kW/208 PS)
01/2015	modifiziertes Motorenangebot: 1.2 PureTech (60 kW/82 PS), 1.2 PureTech (81 kW/110 PS), 1.6 BlueHDi (88 kW/120 PS), alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
03/2015	zusätzliche Motorvarianten 1.0 PureTech (50 kW/68 PS) und 1.6 HDi (73 kW/99 PS), erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
06/2015	leichtes Facelift und Modellpflege, neuer Motor 1.6 THP (120 kW/165 PS); 208 GTi (153 kW/208 PS)
08/2016	zusätzliche Motorvariante 1.2 PureTech (53 kW/72 PS)
11/2017	modifizierter Motor: 1.2 PureTech (61 kW/83 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP
04/2018	modifizierte Motoren: 1.2 PureTech (50 kW/68 PS), 1.2 PureTech (81 kW/110 PS) und 1.5 BlueHDi (75 kW/102 PS) erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP; GTi-Version eingestellt
12/2018	Dieselmotor 1.5 BlueHDi eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	3962/1739/1460
Breite mit Spiegeln [mm] (Quelle: ADAC Autotest)	2005
Kofferraumvolumen [l]	285
Dachlast [kg]	65
Tankinhalt [l]	50

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4 HDi 68	1.6 e-HDi 92 STOP&START	1.6 BlueHDi 100	1.5 BlueHDi 100	1.6 e-HDi 115 STOP&START	1.6 BlueHDi 120
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/5	SR/5	SR/5
Bauzeitraum	2012-2015	2012-2015	2015-2018	2018	2012-2015	2015-2018
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1398	4/1560	4/1560	4/1499	4/1560	4/1560
Leistung [kW/PS]	50/68	68/92	73/99	75/102	84/115	88/120
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/1750	230/1750	254/1750	250/1750	270/1750	300/1750
Beschleunigung 0-100km/h [s]	13,5	10,9	10,7	10,5	9,7	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	185	187	188	190	190
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	3,8 D	3,6 D	3,4 D	3,7 D	3,8 D	3,6 D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	675/400	1150/570	1150/570	1150/570	1150/580	1150/570
CO ₂ [g/km] CO ₂ -Effizienzklasse	98 A	95 A	87 A+	97 A	99 A	94 A+
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/20	18/18/20	18/18/20	18/18/20	18/18/20	18/18/20
Steuer pro Jahr* [Euro]	139	152	152	146	152	152
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d- TEMP-EVAP	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	I.4 HDi 68	I.6 e-HDi 92 STOP&START	I.6 BlueHDi 100	I.5 BlueHDi 100	I.6 e-HDi 115 STOP&START	I.6 BlueHDi 120
Wartung 1	220	230	230	230	230	230
bei km/Monate	25000/12	25000/12	25000/12	25000/12	25000/12	25000/12
Wartung 2	470	450	450	450	450	450
bei km/Monate	50000/24	50000/24	50000/24	50000/24	50000/24	50000/24
Wartung 3	220	230	230	230	230	230
bei km/Monate	75000/36	75000/36	75000/36	75000/36	75000/36	75000/36
Wartung 4	660	620	620	620	620	620
bei km/Monate	100000/48	100000/48	100000/48	100000/48	100000/48	100000/48
Zahnriemen	640	640	640	640	670	670
bei km/Mon	175000/120	175000/120	175000/120	175000/120	175000/120	175000/120
Bremsscheiben und -beläge vorn	380	630	630	630	630	630
Bremsscheiben und -beläge hinten	660	630	630	630	630	630
Auspuffanlage (nach Kat)	440	860	860	860	860	860
Kupplung	820	830	830	830	930	930
Generator	1610	1530	1530	1530	1530	1530
Anlasser	670	580	580	580	580	580

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	I.4 HDi 68	I.6 e-HDi 92 STOP&START	I.6 BlueHDi 100	I.5 BlueHDi 100	I.6 e-HDi 115 STOP&START	I.6 BlueHDi 120
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	116	117	117	117	117	117
Betriebskosten (Kraftstoff)	83	80	81	86	83	84
Werkstatt- /Reifenkosten	88	102	103	103	110	110
Gesamtkosten pro Monat	287	299	301	306	310	311
Gesamtkosten pro km [Cent]	23,0	23,9	24,1	24,5	24,8	24,9

Garantien

Der 208 hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem gibt Renault eine dreijährige Lackgarantie und eine 12-jährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls. Ab 07/12 gilt diese im Anschluss an eine durchgeführte Wartung nach Inspektionsplan ein Automobilleben lang.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2012 ★★★★★

Der Peugeot 208 erzielt nur knapp 5 Sterne, denn es zeigen sich Schwächen beim Fußgängerschutz sowie beim Pfahl- und Heckaufprall. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Serienmäßig sind Gurtwarner (nur für Fahrer und Beifahrer) sowie ESP.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.