



Peugeot 2008 1.2 PureTech 130 Allure

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (96 kW / 131 PS)

Nach dem 208 kommt nun auch der neue 2008 auf den Markt, die SUV-Variante des Kleinwagens. Von diesem dürfte sich Peugeot einiges erwarten, erfreuen sich die kleinen Bordsteinkraxler doch ungebrochen großer Beliebtheit. Optisch ist der Auftritt jedenfalls schonmal selbstbewusst. Der große Grill an der hoch aufragenden Front samt grimmigem Peugeot-Tagfahrlicht, das an Raubzähne oder Krallen des Wappentieres erinnert, macht ordentlich was her. Steckt dann noch die 131 PS starke Version des aus vielen PSA-Fahrzeugen bekannten Turbo-Dreizylinders unter der Haube, geht der 2008 der Optik entsprechend voran. Ab 1.750 Umdrehungen stemmt der Motor 230 Nm auf die Kurbelwelle.

Der Verbrauch bleibt dabei noch im Rahmen. Einen Durchschnitt von 6,1 Liter Super alle 100 Kilometer weist der ADAC Ecotest aus. Auch die Abgase sind kein größeres Problem für den mit einem Partikelfilter bestückten Franzosen. Lohn sind vier Sterne im Ecotest.

Den Innenraum übernimmt Peugeot vom 208, also sind auch das kleine Lenkrad an Bord, über das hinweg man auf das in zwei optischen Ebenen agierende voll digitale Kombiinstrument blickt. Auf der Rücksitzbank aber bietet die SUV-Variante deutlich mehr Platz, auch der Kofferraum ist etwas größer und mit dem variablen Ladeboden zudem praktischer. Einfache LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es ein leistungsstärkeres System samt Fernlichtassistenten.

Schon serienmäßig ist die aktive Sicherheit auf einem hohen Niveau. Assistenten gibt es für Notbremsungen, zum Spurhalten und für einiges mehr. Auch in Sachen Lenkung und Fahrwerk kann man dem Kleinwagen wenig vorwerfen, er federt in Anbetracht seiner einfachen Verbundlenkerhinterachse manierlich und die Lenkung ist zwar etwas gefühllos, aber fällt im Alltag nicht negativ auf. Ein besonderes Schnäppchen ist das SUV aber nicht, im Vergleich zum nur marginal schlechter ausgestatteten 208 liegen je nach Motorisierung etwa 4.000 Euro zwischen den Fahrzeugen. Dennoch versteht es Peugeot, Begehrlichkeiten zu wecken: Den 130 PS starken Diesel und den 155 PS starken Benziner gibt es nur im SUV. **Konkurrenten:** u.a. Nissan Juke, Seat Arona, Skoda Kamiq, VW T-Cross.

- ⊕ durchzugsstarker Motor, umfangreiche Sicherheitsausstattung, ordentlich Platz auch in der zweiten Reihe
- ⊖ Schminkspiegelbeleuchtung nur gegen Aufpreis, restriktiver Spurhalteassistent, teils umständliche Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 3,2 |
| | Stadtverkehr | 3,2 |
| | Senioren | 3,1 |
| | Langstrecke | 2,7 |
| | Transport | 3,2 |
| | Fahrspaß | 2,5 |
| | Preis/Leistung | 2,1 |

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 mit dem optionalen GT-Line-Paket des Testwagens mit dekorativen Ziernähten, Hochglanzverkleidungen,

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,1 l/100 km an, ergibt sich mit dem 44 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von 720 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 480 kg – das reicht für vier Personen mit Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling darf man insgesamt bis zu 70 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 48 kg. 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 633 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich

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



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.

Carbon-Optik und silbernen Umrandungen optisch ansprechend.

⊖ 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.

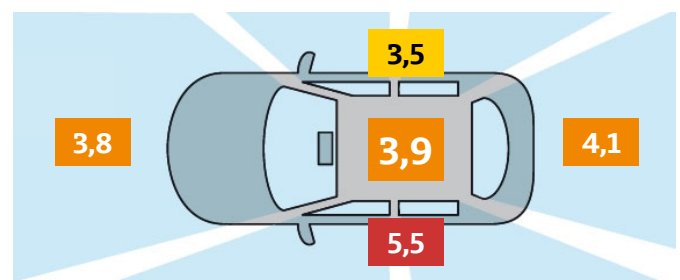
entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder dem optionalen Notrad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Der Peugeot 2008 ist im Stadtverkehr angenehm handlich: mit 4,3 m Länge und 1,99 m Breite (inklusive Außenspiegel) findet man schnell einen passenden Parkplatz, nur der Wendekreis 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.

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

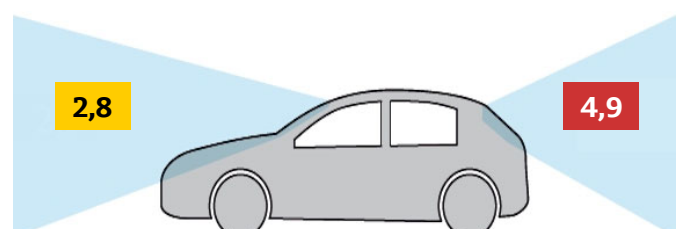
Rundumsicht

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.



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

⊖ Die Darstellung der Rückfahrkamera wechselt bei

2,7 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

3,3 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung und mit dem Kofferraumboden in der unteren Stellung fasst der Gepäckraum des Testwagens 270 Liter und damit 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 72 cm über der Straße und damit nicht allzu hoch. Mit dem Kofferraumboden in der oberen Stellung ist dieser angenehmerweise auf

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.

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.

den Beifahrer und die äußeren Fondpassagiere 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.



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.

⊕ 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.

2,8 INNENRAUM

3,0 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 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.

2,8 Multimedia/Konnektivität

Der 2008 ist in der Allure-Ausstattung mit analogem Radioempfang, Bluetooth (Audio-Streaming und Freisprecheinrichtung), vier USB-Schnittstellen, Spracherkennung, sechs Lautsprecher und der Smartphone-Integration (Mirror Screen) per Apple CarPlay oder Android Auto ausgestattet. Dadurch können die Funktionen des Smartphones über den fahrerseitigen Touchscreen genutzt werden.

Optional kommt noch das 3D-Navigationssystem NAC (Testwagenausstattung) inklusive Zehn-Zoll-Touchscreen und DAB+ in das kleine SUV. Wer auf das Navigationssystem verzichten kann und lieber die Smartphone-Schnittstelle für die

Navigation nutzt, kann den digitalen Radioempfang auch gesondert bestellen.

⊕ 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 beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen verstärkt wird. Zwei erwachsene Personen finden gut Platz – bei Dreien wird es 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 Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein



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

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

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

Temposchwellen 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, 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 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.

2,6 Innengeräusch

Der Peugeot 2008 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 66,5 dB(A).

3,3 Klimatisierung

Der neue 2008 ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Je nach Ausstattungsvariante 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

Klimatisierung 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 für die Rücksitzbank, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Im Testfahrzeug kommt der spritzige 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 1.235 kg kommt den Beschleunigungswerten zugute: Von 60 auf 100 km/h geht es

im dritten Gang in 5,7 Sekunden und im zweiten Gang beschleunigt der 208 in 2,1 Sekunden von 15 auf 30 km/h. Gemäß Herstellerangaben beschleunigt der Kleinwagen in 9,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 198 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 etwas Zeit, bis Ladedruck aufgebaut wird.

2,9 Schaltung/Getriebe

Der neue 2008 ist in der 131-PS-Version mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder einem Achtstufen-Automatikgetriebe erhältlich – unser Testwagen hat die manuelle Standard H-Schaltung mit dem Rückwärtsgang oben links. Die Schaltung ist recht unpräzise, Gangwechsel haken teilweise und die Schaltwege fallen nicht gerade kurz aus. Das Anfahren klappt durch den spürbaren Kupplungs-Schleifpunkt aber einwandfrei. Die Abstufung der sechs Gänge passt gut zur Motorisierung, sodass die Drehzahlsprünge nicht zu groß ausfallen. Bei 130 km/h liegen circa 2.800 1/min an. Eine Berganfahrhilfe ist Serie und

verhindert das Zurückrollen an Steigungen – eine Autohold-Funktion gibt es nicht. Eine Gangempfehlung im Kombiinstrument animiert zu möglichst spritsparenden Gangwechseln. 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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der 2008 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 2008 stark untersteuert und in dieser Zeit nicht mehr auf Lenkbefehle reagiert.

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.

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

2,1 Bremse
























⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 2008 durchschnittlich 34 Meter (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Resultat. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind ohne Beanstandung.

2,2 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Peugeot 2008 bietet ab Werk bereits eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er schon serienmäßig unter anderem mit Notbremsassistent und Frontkollisionswarner vom Band. Das serienmäßige Notbremsystem baut auf eine Kamera auf und funktioniert bis 85 km/h. Gegen Aufpreis

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 |

(Active Safety Brake Plus) kommt ein Radar in der Stoßstange hinzu, 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 Spurhalteassistent mit Lenkeingriff sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig verbaut. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorge-

schlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden. Optional gibt es einen Abstandsregeltempomat 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.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der neue 2008 insgesamt 91 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz - mit dem optionalen Active Safety Brake Plus-System sind gar 93 Prozent drin. 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 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.

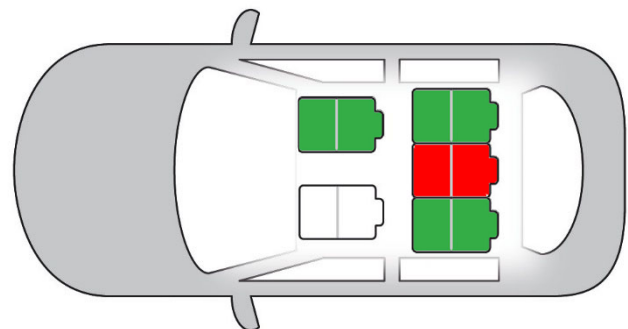
⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

3,6 Fußgängerschutz

Der neue Peugeot 2008 erreicht im Euro NCAP Crashtest 62 Prozent der möglichen Punkte und bietet lediglich einen ausreichenden Fußgängerschutz. Hauptkritikpunkt ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen und beim Übergang von Motorhaube zur Frontscheibe. Der neue 2008 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem kamerabasierten

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)

Notbremsassistenten inklusive Personenerkennung ausgestattet, der Fahrradfahrer aber nicht erkennt. Gegen Aufpreis ist ein radarbasiertes System (Active Safety Brake Plus) erhältlich, das eine verbesserte Leistung und Funktionalität des Notbremsassistenten ermöglicht.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des 131 PS starken 2008 mit manuellem Sechsgang-Getriebe bei durchschnittlich 6,1 Liter Superbenzin auf 100 km – für das kleine SUV ein noch zufriedenstellender Wert. Die CO₂-Bilanz liegt bei 170 g/km, dafür gibt es 27 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,9, außerorts 5,4 und auf der Autobahn 7,4 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen fallen beim 1,2 l-Turbobenziner gering aus, wobei die Anzahl der Partikel trotz des verbauten OPF (Otto-Partikel-Filter) leicht erhöht ist – das führt zu einem kleinen Punktabzug. Der Motor erhält daher 49 von 50 Punkten für seine Schadstoffe im Abgas. Insgesamt erreicht der 2008 mit dem 131-PS-Benziner im ADAC Ecotest 76 Punkte und damit vier von fünf Sternen. Der Motor zeigt auch bei Tests im realen Straßenbetrieb, dass er die Abgase sehr gut reinigt.

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des 2008 in der Allure-Ausstattung inklusive 131-PS-Benziner und Sechsgang-Schaltgetriebe liegt bei 25.650 Euro – viel Geld für einen Kleinwagen. Die Serienausstattung ist immerhin recht umfangreich und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung ist der 2008 mit Audiostreaming, Smartphone-Integration und Freisprecheinrichtung per Bluetooth

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 5,9 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 5,4 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn | 7,4 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,1 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

serienmäßig bereits gut vernetzt. Dem neuen Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert. Auch die Betriebskosten halten sich in Grenzen. Die Kfz-Steuer liegt bei 98 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 | 2008 1.2 PureTech 100 Active | 2008 1.2 PureTech 130 Active | 2008 1.2 PureTech 155 GT EAT8 | 2008 1.5 BlueHDi 100 Active | 2008 1.5 BlueHDi 130 Allure EAT8 | e-2008 Ac- tive |
|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|-----------------------------------|---|--------------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/1199 | 3/1199 | 3/1199 | 4/1499 | 4/1499 | 0/0 |
| Leistung [kW (PS)] | 74 (101) | 96 (131) | 114 (155) | 75 (102) | 96 (131) | 100 (136) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 205/1750 | 230/1750 | 240/1750 | 250/1750 | 300/1750 | 260/1 |
| 0-100 km/h [s] | 10,9 | 8,9 | 8,2 | 11,4 | 9,3 | 9,0 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 185 | 196 | 208 | 185 | 195 | 150 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | n.b. | n.b. | n.b. | n.b. | n.b. | 17,8 kWh E |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 105 | 103 | 113 | 96 | 100 | - |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/19/18 | 15/19/18 | 15/19/18 | 16/20/19 | 16/20/19 | 16/20/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | n.b. | n.b. | n.b. | n.b. | n.b. | n.b. |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Preis [Euro] | 21.500 | 23.250 | 33.900 | 24.200 | 29.950 | 35.250 |

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 | 96 kW/131 PS bei 5.500 1/min |
| Maximales Drehmoment | 230 Nm bei 1.750 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 198 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,1 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | n.b. |
| CO ₂ -Ausstoß | 109 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße | 215/60 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.300/1.770/1.530 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.267/448 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 405/1.467 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 633/1.200 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 (3. Gang) | 5,7 s |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang) | 7,4/9,6/14,9 s |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.800 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34 m |
| Reifengröße Testwagen | 215/60 R17 96H |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 4 |
| Wendekreis links/rechts | 11,3 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,1 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 5,9/5,4/7,4 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 145 g/km (WTW* 170 g/km) |
| Reichweite | 720 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 66,5 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.985 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.235/480 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 270/680/1.115 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 111 Euro | Werkstattkosten | 83 Euro |
| Fixkosten | 137 Euro | Wertverlust | 268 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 599 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 96 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/19/18 | | |
| Basispreis 2008 1.2 PureTech 130 Allure | 25.650 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 07.01.2020 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 27.740 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 2.041 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. ¹ 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 | 150 Euro°/- |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent statisch | 2.100 Euro° (Paket) |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/550 Euro° (Paket) |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 200 Euro°/Serie |
| Parklenkassistent | 2.350 Euro (Paket) |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/- |
| Head-up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 300 Euro |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|---------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie/250 Euro° |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | 2.300 Euro° (Paket) |

INNEN

| | |
|--|-------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/200 Euro° |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 740 Euro° (Paket) |
| 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) | 650 Euro |
| Metalllackierung | 520 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/990 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.