



Peugeot e-208 GT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (100 kW/ 136 PS)

Seit Anfang 2020 ergänzt der elektrische Peugeot e-208 die Antriebspalette, die zur Markteinführung der zweiten Generation des Kleinwagens aus Diesel- und Benzinmotoren bestand. Der Franzose basiert (neben Opel Corsa und DS 3 Crossback) auf einer gemeinsamen PSA-Plattform, die auf die Elektrifizierung des Antriebsstrangs konzipiert wurde.

Wir testeten den e-208 GT, der ein durchaus sportliches Erscheinungsbild hat – imposanter Kühlergrill mit verchromten Elementen, Tagfahrleuchten in Drei-Krallen-Optik und eine schwarz glänzende Blende inklusive LED-Heckleuchten. Die Materialanmutung im Innenraum ist ansprechend, Hochglanzapplikationen, Carbon-Look sowie Ziernähte werben zusätzlich auf. Das serienmäßige 3D-Kombiinstrument in der futuristisch anmutenden Armaturentafel sieht beeindruckend aus und stellt frei konfigurierbare Fahrdaten in den Mittelpunkt. Die allgemeine Fahrzeugbedienung über Touchscreen, Tasten und Rädchen ist hingegen unübersichtlich, wenig intuitiv und erfordert Treffsicherheit. Sobald man sich in das Bedienkonzept eingearbeitet hat, kommt man recht gut zurecht – die starke Ausrichtung auf den Touchscreen ist jedoch teils umständlich und gewöhnungsbedürftig.

Die Fahreigenschaften des kompakten Elektroautos überzeugen: Das Fahrwerk ist sportlich abgestimmt und bietet sichere Fahreigenschaften. Die Lenkung ist allerdings wenig präzise und könnte spontaner auf Lenkbefehle reagieren. Die Leistung des 136-PS-Synchronmotors liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung spürbar ab – bei abgeregelten 150 km/h ist für das über 1,5 Tonnen schwere Fahrzeug ohnehin Schluss. Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch bei 18,7 kWh auf 100 km (inklusive Ladeverlusten), sodass die theoretische Reichweite rund 280 km beträgt. Das ist nicht viel, dürfte aber für die alltäglichen Anforderungen an einen Kleinwagen in den meisten Fällen ausreichend sein. Und sollte das Reiseziel weiter entfernt liegen, kann man unterwegs serienmäßig an CCS-Ladesäulen mit einer Ladeleistung von bis zu 100 kW nachladen. Per MyPeugeot-App kann man die Batterieladung verwalten, den Innenraum vorklimatisieren sowie Fahrzeuginformationen wie Verbrauch, Ladestatus und Reichweite jederzeit abrufen.

Ein Schnäppchen ist der e-208 nicht: Der Testwagen kostet inklusive Sonderausstattung rund 36.800 Euro (bei 16 % MwSt.), allerdings bietet der aufregend gestylte Fünftürer eine ansehnliche Ausstattung inklusive zahlreicher Assistenzsysteme für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

Konkurrenten: u. a. BMW i3, Honda e, Opel Corsa-e, Renault Zoe.








- + niedrige Betriebskosten, umfangreiche Sicherheitsausstattung, serienmäßige LED-Scheinwerfer mit guter Ausleuchtung
- teils umständliche Bedienung, geringe Reichweite, keine Stütz- und Anhängelast zulässig, wenig Platz auf der Rücksitzbank

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,7

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Karosserie des 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, wenn auch, 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 Innen Spiegel für ein wertiges Ambiente. Zusätzlich ist die in acht Farben einstellbare Ambientebeleuchtung an Armaturenbrett und den vorderen Türverkleidungen gerade nachts nett anzusehen.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testfahrzeugs bei 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 Peugeot ist im Stadtverkehr angenehm handlich: mit 4,06 m Länge und unter zwei Metern Breite (inklusive der Außen Spiegel) 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 280 km – ein mäßiger Wert, allerdings für viele Alltagsbedürfnisse die an einen Kleinwagen gestellt werden, in den meisten Fällen ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von bis zu 345 km möglich.

3,1 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 serienmäßig, ein Parklenkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind für den e-208 GT nicht 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. Zudem fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊕ 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.

Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 50,0 kWh, für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 53,12 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang mit 11 kW rund fünf Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Mode 2-Ladekabel bis 1,8 kW serienmäßig) vergehen über 27 Stunden. Der e-208 verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstrom-Ladung mit bis zu 100 kW – allerdings wird beim Testwagen bereits ab einem Ladezustand von circa 20 Prozent die Ladeleistung in mehreren Stufen deutlich reduziert. Das leere Batteriesystem ist daher nach rund 45 Minuten erst zu circa 80 Prozent geladen. Ab Werk kommt der e-208 GT mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist für die Elektroversion nicht zu haben, zudem sind Anhänge- und Stützlasten unzulässig.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

⊖ 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 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 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.

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

3,7 Kofferraum-Volumen

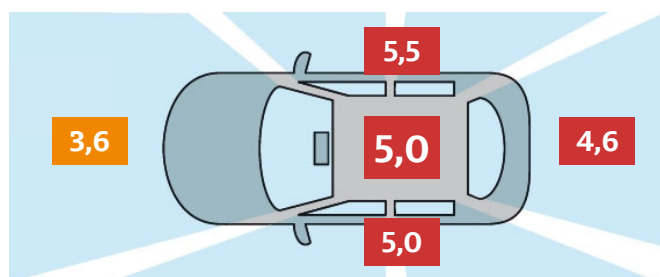
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 305 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich 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 Kofferraum-Volumen des Elektroautos nicht im Vergleich zu den konventionellen Antriebsmodellen.

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

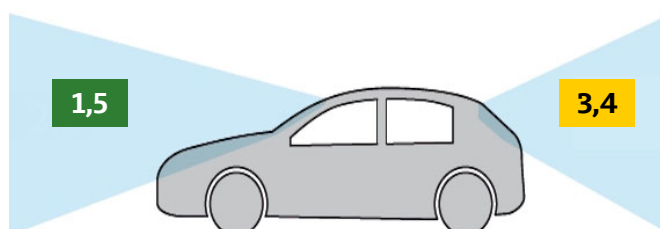
Rundumsicht

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.



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

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

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist 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, 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, lediglich auf der linken Seite befindet sich ein Gummiband zur Befestigung größerer Gegenstände. Zudem fehlen entsprechende Ösen, um ein Gepäck- (am Kofferraumboden) oder Sicherheitstrennetz (zwischen Fahrgast- und Kofferraum) anzubringen.

3,0 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 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. 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.

Als zentrales Bedienelement kommt serienmäßig ein zehn Zoll großer Touchscreen zum Einsatz. 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 Menüpunkte. 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 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 – zu Lasten der Sitzergonomie. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, 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 funktionell.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 208 ist in der GT-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstellen (Typ A und Typ C), sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto ausgestattet. Das Festplatten-

Navigationssystem mit Spracherkennung informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic). Die Peugeot Connect Box ermöglicht Telematikdienste (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) über die integrierte europäische SIM-Karte –

für die ersten drei Jahre kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole erhältlich. Mittels der MyPeugeot-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt

2,3 Raumbangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten

4,0 Raumbangebot hinten

⊕ Das optionale Panorama-Glasdach reicht weit nach hinten bis über die Rücksitzbank.

⊖ Selbst für einen Kleinwagen können das Raumbangebot und die Beinfreiheit auf der Rückbank des 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.

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umlappen 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

3,0 KOMFORT

2,8 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. 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

sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Verbrauch abgerufen werden.

⊖ Ein CD-Laufwerk sowie ein höherwertiges Soundsystem sind für den kompakten Franzosen nicht erhältlich.

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.



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

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.

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 Technikbruder Opel Corsa. Lange Etappen auf der Autobahn lassen sich entspannt zurücklegen.

3,0 Sitze

Die Vordersitze sind beim Peugeot e-208 GT höhenverstellbar, im Falle des Beifahrersitzes jedoch nicht serienmäßig in allen Ausstattungslinien. In Verbindung mit der optionalen Leder- ausstattung 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 eine einfache Massagefunktion. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm und bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen sind etwas gepolstert, im Bereich darüber muss man direkt mit

hartem Kunststoff vorliebnehmen. Die ausstattungsabhängige Mittelarmlehne mit Staufach kann lediglich 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.

2,9 Innengeräusch

Im Innenraum geht es im Peugeot e-208 GT angemessen leise zu, herausragend 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 angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen kann. Dennoch ist das Elektrofahrzeug damit kaum leiser als die Benzinmodelle.

3,1 Klimatisierung

Der neue e-208 ist bereits in der Basisausstattung (Active) mit einer Klimaautomatik ausgestattet, deren Intensität sich in drei Stufen einstellen lässt. Ausstattungsabhängig bietet unser Testwagen zudem ab Werk beheizbare Vordersitze und stärker getönte Scheiben hinten. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Der Peugeot ermöglicht durch die serienmäßige Wärmepumpe zusätzlich eine Standklimatisierung (Aufheizen oder Abkühlen auf 21 °C) inklusive Vorkonditionierung per fahrzeugseitigem Klimamenu sowie per Smartphone-App.

⊖ Die Intensität an den Düsen ist nicht richtungsunabhängig verstellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Lüftungsdüsen (weder unter den Vordersitzen noch im hinteren Bereich der Mittelkonsole) und partizipiert daher lediglich über die vorderen Luftausströmer von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS leistende Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt im e-208 für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Kleinwagen durch die E-Maschine spontan und nutzt sein Drehmoment von 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. 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 unter einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist der simulierte Überholvorgang

(Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in zügigen 4,9 s abgeschlossen. Der Durchzug ist angemessen, bei einem Elektroauto erwartet man mittlerweile jedoch dynamischere Fahrleistungen. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 8,1 s. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 150 km/h – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der e-208 einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut

durch und gibt seine Leistung nachdrücklich ab. Bei zunehmender Geschwindigkeit wird die Leistungsentfaltung allerdings bei Volllast durch spürbare Schwankungen etwas ungleichmäßig.

1,1 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. Für „P“ gibt es eine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 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 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, Seitenneigung und Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens, das eine zu ausgeprägte Fahrdynamik durch deutliche ESP-Eingriffe unterbindet. Der e-208 lässt sich gut kontrollieren und sicher durch die Pylonengasse manövrieren.

2,7 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 Lenkansschlag 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.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des e-208 gut abgestimmt. Das Bremspedalgefühl ist etwas synthetisch – im Alltag gibt die Bremse eine gute Rückmeldung, da man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen kaum spürt. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Muss das Elektroauto schnellstmöglich anhalten, benötigt es aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 35,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein noch guter Wert.

Am Wählhebel kann zwischen den Fahrstufen „D“ und „B“ gewechselt und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann im Fahrmodus „B“ (intensivere Rekuperation) die Rekuperation ausreichen. Der Bremsverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig Korrosion an den Brems scheiben vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

2,2 SICHERHEIT

1,3 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 Notbremsystem basiert auf einer Kamera hinter der Frontscheibe und einem Radarsensor im vorderen Stoßfänger (Active Safety Brake Plus), 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. Ein Abstandsregeltempomat samt 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.

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




2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der neue 208 insgesamt 91 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz (Test: 10/2019). Der Kleinwagen ist mit Front- und Seitenairbags (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. Im Kofferraum befinden sich keine stabilen Verzurrösen, die eine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen. Warndreieck und Verbandkasten sind unterhalb des Kofferraumbodens untergebracht und daher unter Umständen schlecht erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,7 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.

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

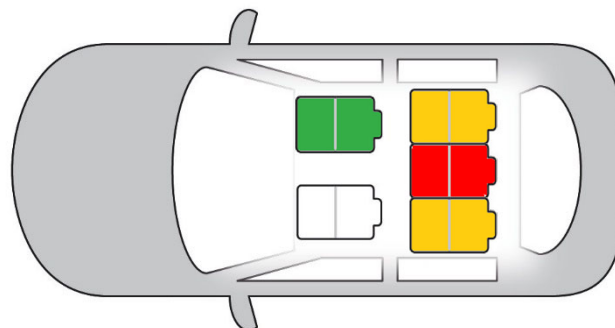
⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Besonders hohe Kindersitze stehen auf den äußeren Rücksitzen am Dachholm an.

Nutzt man im Fond eine platzinnehmende 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)

4,1 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 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 und kann nicht deaktiviert werden.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 18,7 kWh pro 100 km (innerorts etwa 15,2, außerorts 19,6 und auf der Autobahn 21,6 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die 50 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu

laden, sind 53,1 kWh erforderlich. Aus den 18,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 103 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 49 von 60 möglichen Punkten.

2,0 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 18,7 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 82 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der e-208 GT 40 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 gut da – mit insgesamt 89 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest und verpasst den fünften Stern hauchdünn um einen Punkt.

1,7 AUTOKOSTEN

1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Peugeot e-208 ist in der Basisausstattung (Active) ab einem Grundpreis von rund 30.000 Euro (bei 16 % Mehrwertsteuer) erhältlich – das ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse alles andere als niedrig, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs. Zudem kann man von dem genannten Preis aktuell immerhin 6.000 Euro (plus MwSt. für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Umweltprämie abziehen. In der getesteten GT-Variante ist der 208 bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Notbremsassistent, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung

per Bluetooth ist der 208 gut aufgestellt und ermöglicht verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 56 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2020 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind mit Ausnahme der Vollkasko-Einstufung (VK: 20) insgesamt günstig (KH: 14, TK: 15). Zudem fallen die Wartungskosten überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist.

Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie sechs Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Peugeot acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 PureTech 75 Like	1.2 PureTech 100 Active Pack	1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	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	-/-
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
CO2 [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]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	472
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

Permanenterregter Synchronmotor, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R 17V
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	-
Stützlast/Dachlast	-/70 kg
Batteriekapazität	47,50 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	18,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	280 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.510/400 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/570/940 l

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

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	265 Euro
Monatliche Gesamtkosten	512 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹⁾	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/15		
Basispreis e-208 GT	33.874 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.798 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.230 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 507 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/536 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,5
Innenraum	3,0	Sicherheit	2,2
Bedienung	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	4,0	Fußgängerschutz	4,1
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	1,6
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	1,1
Federung	2,8	Schadstoffe	2,0
Sitze	3,0		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	3,1		

Stand: August 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer