



Peugeot 208 82 VTi Active

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (60 kW / 82 PS)

Der 208 ist die achte Generation der 200-Modellreihe im Kleinwagensegment. Was die Außenmaße des Neuen betrifft, ist er leicht geschrumpft. Das wirkt sich u. a. positiv auf die Aerodynamik aus. Gleichzeitig bietet er im Inneren mehr Platz als sein Vorgänger. Besonders auffällig sind das kleine Lenkrad und das weit oben positionierte Kombiinstrument. Eine weitere Neuerung stellt der zentrale Multifunktions-Touchscreen dar - dieser ist optimal platziert, aber anfangs etwas gewöhnungsbedürftig in der Bedienung. Punkten kann der 208 bei der Komfort- und Sicherheitsausstattung, die den klassenüblichen Standards entsprechen. Das Fahrwerk zeigt sich recht komfortabel. Der Motor hingegen eignet sich eher zum gemütlichen Fahren - letzteres spiegelt sich auch in den mäßigen Fahrleistungen wider. Ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 l/100 km und vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest sind akzeptabel. Der Kleinwagen ist ab 14.900 Euro zu erwerben - ein fairer Preis.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo MiTo, Dacia Sandero, Citroen C3, Fiat Punto, Ford Fiesta, Hyundai i20, KIA Rio, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, VW Polo.

+ Fehlbetankungsschutz, großzügige Platzverhältnisse vorn, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, insgesamt günstige Autokosten

- schlechte Rundumsicht, wenig Beinfreiheit im Fond, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

2,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,8 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,5 Langstrecke

3,2 Transport

3,0 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Die Verarbeitung des Peugeot 208 ist insgesamt zufriedenstellend. Die Karosserie zeigt sich weitgehend sauber verarbeitet, jedoch lassen sich kleine Schwächen, wie nicht vollständig abgedichtete Bördelkanten an der Heckklappe oder ungleichmäßige Spaltmaße feststellen. Der Innenraum wirkt auf den ersten Blick modern und solide. Das kleine Lenkrad und der große, freistehende Navigationsbildschirm stechen als erstes ins Auge. Die verwendeten Materialien sind zum Teil kratzempfindlich und nicht stets perfekt verarbeitet: Kanten sind nicht immer sauber entgratet und dadurch scharfkantig.

- ⊕ Das Armaturenbrett ist teilweise etwas aufgeschäumt und das Interieur wird durch schwarz lackierte Applikationen optisch aufgewertet. Ein Befüllen mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich, da es einen Fehlbetankungsschutz gibt.
- ⊖ Der Unterboden ist unverkleidet, dadurch entstehen Luftverwirbelungen, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen. Die Türschweller sind nur wenig abgedichtet, wodurch diese schnell verschmutzen - Kratzschutzleisten gibt es ebenfalls nicht. Es fehlen Stoßleisten an den Türen und Stoßfängern, die den Lack bei kleinen Remplern oder vor Kratzern schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung eingebunden und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden.

Die Alltagstauglichkeit des mit vier vollwertigen und einem schmalen Notsitz ausgestatteten Kleinwagens ist gut.

- ⊕ Dank des 50-l-Tanks sind Reichweiten von rund 930 km mit nur einer Tankfüllung möglich. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es aber ein vollwertiges Reserverad (im Testwagen vorhanden). Nur wenn man das Reserverad wählt, findet man auch Bordwerkzeug und einen Wagenheber an Bord.
- ⊖ Die maximale Zuladung liegt mit 460 kg im hinteren Klassenmittelfeld. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis zu 65 kg transportiert werden.

Sowohl die Übersichtlichkeit der Karosserie als auch die Fahrbahnausleuchtung sind zufriedenstellend. Das Rangieren wird durch aufpreispflichtige Parksensoren am Heck erleichtert.

- ⊕ Die Fahrzeugenden des Kleinwagens lassen sich recht gut abschätzen. Die Sicht auf den den Verkehr ist zufriedenstellend. Hindernisse vor und direkt hinter dem Fahrzeug lassen sich zufriedenstellend einsehen. Die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis, der rechte Wischer ist aber etwas klein, wodurch im oberen Bereich der Frontscheibe ein größerer Teil ungewischt bleibt.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht stark ein.

Das gegen Aufpreis lieferbare Sichtpaket beinhaltet neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel auch einen Licht- und Regensensor. Das (optionale) LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Verkehr wahrgenommen wird.

⊖ Die Rundumsicht des 208 ist nicht besonders gut. Die breiten B-Säulen schränken die Sicht zur Seite erheblich ein und auch die hinteren Dachsäulen sind relativ voluminös ausgeführt, was den Blick nach schräg hinten erschwert. Immerhin die vorderen A-Säulen sind recht schlank und somit wenig sichtbehindernd. Die Sicht im recht kleinen Innenspiegel könnte besser sein.

3,1 Ein-/Ausstieg

Im Ganzen klappt das Ein- und Aussteigen beim fünftürigen 208 zufriedenstellend.

⊕ Der niedrig positionierte Schweller erleichtert den Zugang zum Fahrzeug ebenso wie die angenehme Sitzhöhe. Auch hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Türaufhalter können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten, besitzen aber nur zwei Rasterungen. Für die zentrale Türverriegelung ist eine Fernbedienung vorhanden, zudem kann mit dieser das Licht aktiviert werden. Die Scheinwerfer leuchten auch bei verriegeltem Fahrzeug eine gewisse Zeit das Fahrzeugumfeld aus.

⊖ Leider muss sowohl vorn als auch hinten beim Ein- und Aussteigen der relativ breite Schweller überwunden werden. Zudem sollten speziell große Personen aufpassen, dass sie sich nicht den Kopf an dem flach verlaufenden Windschutzscheibenrahmen stoßen. Peugeot hat sich die Haltegriffe am Dachhimmel beim neuen 208 komplett gespart - beim Vorgänger waren diese noch an allen Sitzplätzen (außer Fahrer) vorhanden.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist für einen Kleinwagen durchschnittlich.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 540 l (gemessen bis Fensterunterkante).

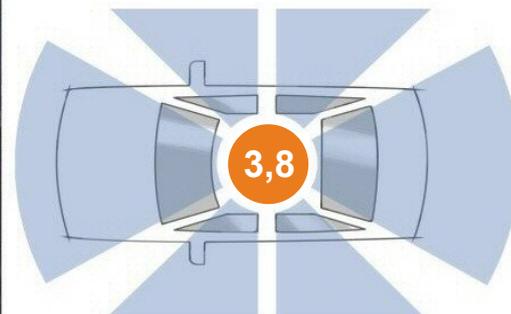
⊖ Üblicherweise fasst das Ladeabteil noch zufriedenstellende 260 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung).

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

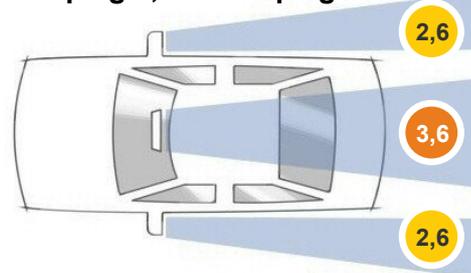
Die Kofferraum-Zugänglichkeit liegt im guten Klassenmittelfeld.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst sehr große Personen bis knapp 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf zu stoßen.

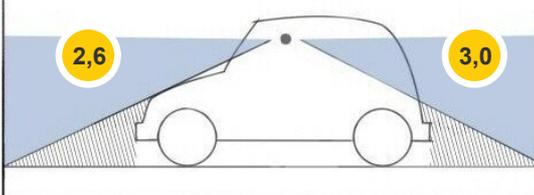
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der Kofferraum mit 260 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (245 l) geringfügig größer geworden.

Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Aufgrund der recht großen Ladeöffnung, lassen sich sperrige Gegenstände einfacher einladen.

⊖ Die Ladekante liegt mit rund 71 cm recht hoch über der Straße. Schweres Gepäck muss vom Kofferraumboden aus über eine 20 cm hohe Stufe gehoben werden, um es auszuladen. Kofferraumhöhe und -breite könnten etwas größer ausfallen. Bei umgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden nicht ganz eben, da eine Stufe stört. Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Auch die Kofferraum-Variabilität ist nur durchschnittlich.

- + Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen.
- ⊖ Im Kofferraum gibt es so gut wie keine Möglichkeiten, kleines Gepäck zu fixieren. Lediglich links an der Seitenwand findet man einen Spanngurt. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Die Bedienung des Peugeot 208 ist schon nach kurzer Eingewöhnungszeit problemlos möglich. Die meisten Schalter sind sinnvoll angeordnet und die Funktionen selbsterklärend.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, ist aber insgesamt nicht optimal positioniert: Ist es in der obersten Stellung, so dass man Platz für die Beine hat, sieht man die Instrumente nur teilweise, ist es unten sieht man zwar die Instrumente, aber die Beinfreiheit leidet darunter. Der weit in Richtung Frontscheibe vorgerückte Tacho ist klar gekennzeichnet und ein Tempomat mit Speedlimiter ist serienmäßig an Bord - die eingestellte Geschwindigkeit wird im Tachoinstrument angezeigt. Die Pedale sind gut angeordnet, es gibt aber kein stehendes Gaspedal und dieses liegt deutlich tiefer als das Brems- und Kupplungspedal. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und im Lenkstock positioniert, aber zum Fahrer hin gewandt. Der im Blinkerhebel integrierte Fahrlichtschalter ist schlecht greifbar, es gibt aber eine gut einsehbare Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Alternativ wird das Licht sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden ebenfalls im Blinkerhebel aktiviert, Anzeigen hierfür gibt es ebenfalls im Kombiinstrument. Der Scheibenwischer wird vorn auf Wunsch vom Regensensor gesteuert (optional), ansonsten besitzt er zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, welche aber nicht einstellbar ist. Das Bedienteil der aufpreispflichtigen Klimaautomatik zeigt sich recht übersichtlich gestaltet. Der optimal im Blickfeld des Fahrers liegende Multifunktions-Touchscreen der Audioanlage (Serie beim Active) ist nach kurzer Eingewöhnung einfach zu handhaben. Allerdings gibt es so gut wie keine Tasten (nur Lautstärke), wodurch viele Standardfunktionen extra über den Touchscreen angewählt oder eingestellt werden müssen (z.B. auch Senderwahl), was etwas umständlich ist. Gegen Aufpreis gibt es ein gut funktionierendes Navigationssystem. Die elektrischen Fensterheber sind vorn gut bedienbar, allerdings besitzt nur die Fahrerseite eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Hinten gibt es nur manuelle Fensterkurbeln. Die meisten Schalter sind bei Nacht gut beleuchtet. Für die vorderen Insassen gibt es helle LED-Leselampen. Das Handschuhfach ist sehr tief und bietet ordentlichen Stauraum.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim Peugeot 208 zufriedenstellend.

⊖ Die Anordnung des Klimabedienteils ist nicht ideal, da es sehr tief angebracht ist. Zudem ist die Temperatureinstellung etwas ungünstig, da sich die Farbe der Wippschalter kaum absetzt. Die hinteren Insassen sitzen im Dunkeln, da sich Peugeot die Innenraumbeleuchtung im Fond gänzlich gespart hat. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die hinteren Gurtschlösser hängen an losen Bändern, wodurch man zum An- und Abschnallen zwei Hände benötigt. Ablagen gibt es vorn wie hinten nur wenige - außer Türfächer und Becherhalter gibt es keine Ablagemöglichkeiten, hinten fehlen sogar Lehnentaschen. Lediglich der Fahrerfensterheber besitzt einen Einklemmschutz.

2,0 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Platzangebot für einen Kleinwagen großzügig.

⊕ Personen bis zu einer Größe von 1,92 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen (bis ca. 2 m) ausreichen. Dank der großzügigen Innenbreite findet man ein angenehmes Raumgefühl vor.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse zufriedenstellend - zu dritt wird es aber eng.

⊕ Die Kopffreiheit reicht für ca. 1,87 m große Personen. Auch hinten fällt die Innenbreite großzügig aus, wodurch das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend ist.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben die Mitfahrer im Fond nur noch wenig Beinfreiheit. Gerademaß Personen bis 1,76 m können dann noch bequem Platz nehmen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,76 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung.

2,7 KOMFORT

2,5 Federung

Das Feder-Dämpfer-System zeigt sich ausgewogen und recht komfortabel abgestimmt, könnte aber besonders bei kurzen Unebenheiten feiner ansprechen.

⊕ Lange Bodenwellen schluckt die Federung souverän, neigt aber bei höheren Geschwindigkeiten zu leichtem Nachschwingen. Kurze Bodenwellen werden mit genügend Restkomfort abgefedert und dringen nicht zu stark in den Innenraum. Auf Einzelhindernisse und Querfugen könnte das Fahrwerk etwas feiner ansprechen - unangenehm wird es aber nicht.

Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut, Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nicht unangenehm in den Innenraum. Sowohl die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven als auch Nick- und Wankbewegungen halten sich im üblichen Rahmen. Voll beladen ändert sich die Charakteristik nur wenig, speziell die Hinterachse spricht dann aber auf Einzelhindernisse etwas sensibler an.

3,1 Sitze

Die Sitze des 208 zeigen sich durchschnittlich bequem.

⊕ Auf dem höhenstellbaren Fahrersitz findet man schnell eine angenehme Sitzposition, zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß fest abstützen. Die Lehnen bieten dem Rücken einen zufriedenstellenden Halt. Die Sitzflächen sind zwar angenehm weich gepolstert, allerdings recht schwach konturiert. Der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven akzeptabel, speziell aber im Schulterbereich wäre mehr Unterstützung wünschenswert. Auf den Rücksitzen hält sich der Sitzkomfort in Grenzen. Die Lehnen sind nur wenig ausgeformt und die weich gefederten Sitzflächen bieten den Oberschenkeln nur wenig Halt. Für die Ausstattungsvariante Allure gibt es Sportsitze.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen (nur in der Ausstattung Allure).

2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt auf akzeptablem Niveau.

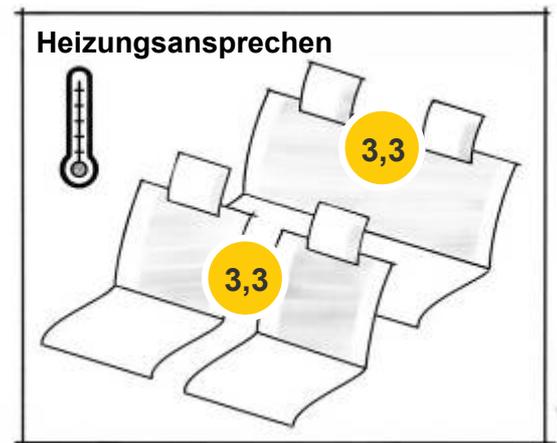
⊕ Bei 130 km/h wurde ein Pegel von rund 69,5 dB(A) ermittelt. Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche dringen unangenehm in den Innenraum, steigen aber mit den Geschwindigkeiten. Auch der Motor ist bei moderater Fahrweise nicht zu präsent im Innenraum.

2,5 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Peugeot mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die aufpreispflichtige Zwei-Zonen-Klimaautomatik verbaut.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. In Verbindung mit der Klimaautomatik ist ein Aktivkohlefilter an Bord.

⊖ Die Heizwirkung des 208 ist noch zufriedenstellend, dennoch müssen sich die Passagiere etwas gedulden bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,2-l-Motors mit 82 PS und einem Drehmoment von 118 Nm (bei 2750 U/min) liegen im unteren Mittelfeld.

– Die Elastizitätswerte der obersten zwei Gänge sind nicht gut. Doch auch beim simulierten Überholvorgang kann der 208 nicht überzeugen. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird in rund 9,1 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinder-Ottomotors geht in Ordnung.

+ Im niedertourigen Drehzahlbereich werden unter Last leichte Motorvibrationen in den Innenraum übertragen. Brummfrequenzen sind ebenfalls kaum vorhanden, außer man nutzt das gesamte Drehzahlband, dann macht das Aggregat auf sich aufmerksam.

2,8 Schaltung

Die Gänge sind zufriedenstellend geführt, etwas mehr Präzision würde jedoch nicht schaden. Schnelle Gangwechsel lassen sich nur bedingt realisieren, da es beim Einlegen hakt. Auch die Schaltwege könnten etwas kürzer ausfallen.

+ Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den ökologisch sinnvollsten Gang zu wählen.

2,8 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufungen des Fünf-Gang-Getriebes passen recht gut zur Motorcharakteristik, länger sollte das Getriebe allerdings nicht übersetzt sein.

+ Im fünften Gang läuft der Motor bei Autobahngeschwindigkeit mit moderaten 3.900 Umdrehungen pro Minute.

– Im letzten Gang fehlt es dem Motor an Durchzug, so dass an Steigungen oft runter geschaltet werden muss.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Der Peugeot 208 reagiert unkritisch auf plötzliche Lenkbefehle und bleibt stets sicher beherrschbar.

+ Der Wagen reagiert schnell auf Lenkimpulse, pendelt aber leicht mit dem Heck nach. Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest kann der 208 dank beinahe neutralem Fahrverhalten und effektiv regelndem ESP ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Bei zu schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug kontrollierbar über die Vorderräder und das ESP greift unterstützend ein. Leichte Lastwechselreaktionen sind vorhanden, so dass das Heck etwas nachdrängt, kritisch wird es aber nie. Die Traktion des frontgetriebenen Fahrzeugs ist auch auf rutschigem Untergrund zufriedenstellend.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung zeigt sich präzise, allerdings könnte der Wendekreis kleiner ausfallen.

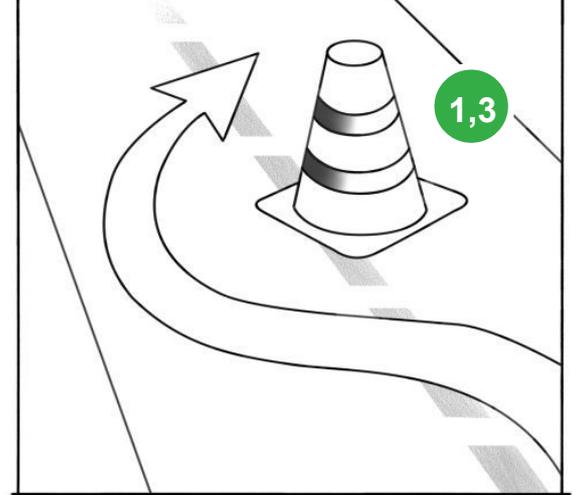
- + Die Lenkung spricht gut an, jedoch ist die Rückmeldung, besonders um die Nulllage, nicht sehr gut. Bei größeren Lenkwinkeln wird auch das Lenkgefühl besser. Die direkte Übersetzung unterstützt die Handlichkeit des Kleinwagens. Der erforderliche Kraftaufwand beim Rangieren im Stand ist akzeptabel.
- Der Wendekreis fällt mit rund 11,0 m für einen Kleinwagen, der oft in der Stadt auf engem Raum bewegt wird, zu groß aus.

2,7 Bremse

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ausreichend gut dosieren, der Bremsweg aus 100 km/h könnte allerdings geringer sein.

- + Der 208 benötigt rund 38 m bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver 185/65 R15 88T). Die Spurtreue beim Bremsen ist auch dank des serienmäßigen SSP (Steering Stability Program) gut. Bei unterschiedlichem Grip-Niveau an den Rädern wird eine leichte Lenkkorrektur eingesteuert, wodurch mehr Bremskraft auf die einzelnen Räder übertragen werden kann.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der 208 präsentiert sich mit einer noch guten aktiven Sicherheit.

- + Neben ESP und einem Bremsassistent findet man auch einen Speedlimiter serienmäßig an Bord. Das SSP erhöht die Stabilität beim Bremsen auf unterschiedlichem Untergrund (siehe Kapitel Bremse). Bei einer Notbremsung blinkt die Warnblinkanlage erst mit erhöhter Frequenz, ab Stillstand mit üblicher Frequenz.
- Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht möglich, dadurch kann man beispielsweise eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht anzeigen. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen. Der Motor lässt sich auch ohne Kupplungsbetätigung starten.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Peugeot 208 bietet eine gute passive Sicherheit. Bei den ADAC Crashtests nach EuroNCAP-Norm erreicht das Fahrzeug für die Insassensicherheit gute 88 % der möglichen Punkte.

- + Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags sowie Gurtstraffer inklusive Kraftbegrenzer sind Serie. Die Kopfstützen reichen vorn in der Höhe für maximal 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall möglichst gut wirken zu können. Auch die hinteren Kopfstützen befinden sich nahe genug am Kopf. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen.

– Hinten gibt es weder Gurtstraffer noch Gurtkraftbegrenzer. Zudem gibt es hinten keine Anschnallerinnerer und die Kopfstützen bieten im Fond nur Insassen bis gut 1,6 m optimalen Schutz. Im Kofferraum fehlen stabile Zurrösen.

2,3 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der 208 gute 78 % der möglichen Punkte und bietet damit eine gute Kindersicherheit.

+ Kindersitze lassen sich auf den äußeren Rücksitzen mittels Isofix und Ankerhaken stabil fixieren. Die Gurte sind auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf lang genug. Die Gurtanlenkpunkte liegen allerdings nicht perfekt, zudem hängen die Gurtschlösser an losen Bändern, was das Anschnallen erschwert. Die Airbags des Beifahrersitzes lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann können auch hier Kindersitze problemlos installiert werden. Man sollte allerdings den Herstellerhinweis beachten und den Beifahrersitz möglichst weit nach oben (falls Höheneinstellung vorhanden) und hinten stellen. Laut Hersteller sind auf allen Sitzplätzen Kindersitze aller Klassen erlaubt.

– Der hintere Mittelsitz ist zwar vom Hersteller für Kindersitze freigegeben, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie und höckerartigen Sitzfläche kaum lagestabil befestigen, weshalb der Transport von Kindersitzen auf dem Mittelsitz nicht empfohlen wird. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich keine hohen Kindersitze (z.B. Concorde Lift X-Line) anbringen, da diese am Dachholm anstehen. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der Peugeot 208 61 % der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Während der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube weich gestaltet und entschärft sind, bergen die aggressiv gestaltete Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

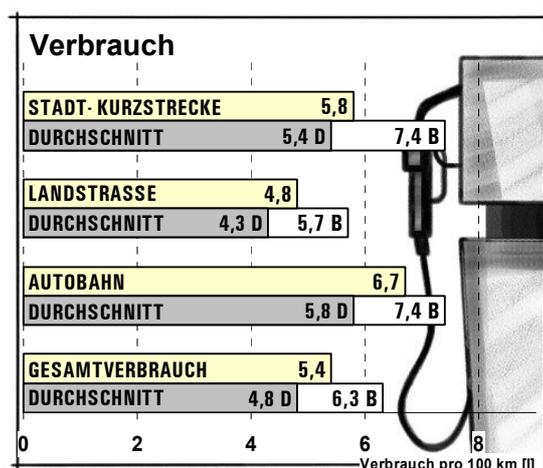
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Peugeot 208 82 VTi mit einem CO₂-Ausstoß von 147 g/km 28 von 50 Punkten. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter pro 100 km. Dieser setzt sich aus 5,8 l/100 km innerorts, 4,8 l/100 km außerorts und 6,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,5 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, daher werden hier 45 von 50 Punkten vergeben. Addiert man aller erreichten Punkte zusammen, so kommt der Peugeot auf 73 Punkte im EcoTest - dies entspricht vier von fünf Sternen.



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

2,1 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch für einen Kleinwagen akzeptabel ausfällt, liegen die Betriebskosten noch im Klassenmittelfeld.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,9 Wertstabilität*

+ Da es sich beim getesteten Fahrzeug um ein neues Modell handelt und somit während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit keinem völlig neuen Modell zu rechnen ist, wird dem Peugeot ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,4 Kosten für Anschaffung*

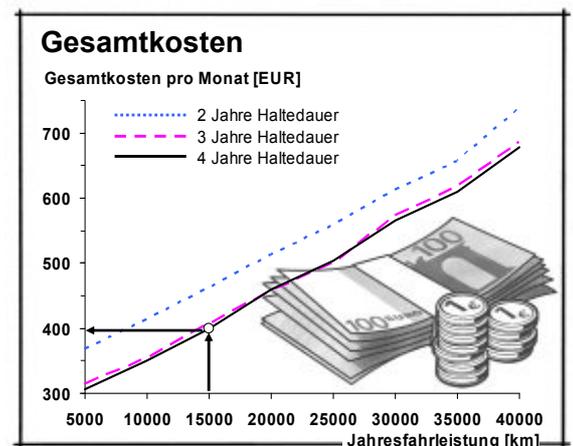
+ Mit einem Grundpreis von 14.900 Euro zeigt sich der 208 82 VTi Active recht günstig im Klassenvergleich. Die Serienausstattung ist für diese Fahrzeugklasse üblich, dennoch ist zu beachten, dass diese Motorisierung nur in der Ausstattungsvariante Activ erhältlich ist und somit nicht mit allen Extras kombinierbar.

2,4 Fixkosten*

+ Die fixen Kosten fallen im Allgemeinen noch günstig aus. Die Kfz-Steuer schlägt mit überschaubaren 71 Euro pro Jahr zu Buche und auch die Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufungen sind günstig. Lediglich die Vollkaskoversicherung ist ungünstig (KH: 14; TK: 16; VK: 20).

1,5 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die absoluten monatlichen Kosten zeigen sich ebenfalls gering. Lediglich die erhöhten Betriebskosten wirken sich negativ auf die Gesamtbilanz aus, alle anderen Kapitel der Autokosten fallen recht günstig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 399 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	68 VTi	82 VTi	95 VTi	120 VTi	HDi FAP 68	e-HDi FAP 68 STOP& START EGS5	e-HDi FAP 92 STOP& START	e-HDi FAP 115 STOP& START
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/1199	4/1397	4/1598	4/1398	4/1398	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	50(68)	60(82)	70(95)	88(120)	50(68)	50(68)	68(92)	84(115)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	95/3000	118/2750	136/4000	160/4250	160/1750	160/1750	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	14,0	12,2	10,5	8,9	13,5	16,2	10,9	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	175	188	190	163	165	185	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,3 S	4,5 S	5,6 S	5,8 S	3,8 D	3,4 D	3,8 D	3,8 D
CO2 [g/km]	99	104	129	134	98	87	98	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/16	14/20/16	14/20/16	14/20/16	16/21/18	16/21/18	16/21/18	16/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	20	24	66	80	133	133	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	399	399	436	472	399	397	421	453
Preis [Euro]	12.350	14.900	15.550	17.900	14.350	17.000	17.350	19.950

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Ottomotor	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1199 ccm
Leistung	60 kW (82 PS)
bei	5750 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	9,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,8/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	104g/km / 147g/km
Innengeräusch 130km/h	69,5dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3962/1739/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1070 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/540 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	520 kg/1150 kg
Dachlast	65 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	925 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	112 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	170 Euro
Monatliche Gesamtkosten	399 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/16
Grundpreis	14.900 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	100 Euro ^o
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (nur für Allure)	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	490 Euro ^o
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro ^o
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

AUTOKOSTEN

2,1

Betriebskosten*	3,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	1,9
Kosten für Anschaffung*	2,4
Fixkosten*	2,4
Monatliche Gesamtkosten*	1,5

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen