

## Peugeot 206 (ab 1998)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (50 kW / 68 PS)

Seit 1998 ist der Peugeot 206 zu einem vertrauten Bild auf deutschen Straßen geworden. Das für einen Kleinwagen relativ große Raumangebot, insbesondere beim Kombi SW, die breitgefächerte Motorenpalette und der verhältnismäßig günstige Einstiegspreis machten den Peugeot zu einem der erfolgreichsten Importwagen. Für Frischluftfans bot Peugeot mit dem CC ab dem Jahr 2000 eines der ersten Blechdachcabriolets an. In der ADAC-Pannenstatistik machte sich der 206 dagegen weniger Freunde. Mit einem breiten Spektrum an Mängeln reihte er sich zumeist auf den hinteren Plätzen ein, erst ab 2003 konnten die Qualitätsmaßnahmen etwas Erfolg verzeichnen. **Empfehlung:** Der sympathische Kleinwagen kann nur eingeschränkt empfohlen werden, besonders ältere Fahrzeuge sind aufgrund der doch recht umfangreichen Mängelliste zu meiden.

### Testergebnis Peugeot 206+ HDi éco 70

getestet: 05.2009

- + gutes Raumangebot vorne
- + sichere Fahreigenschaften (nur mit ESP)
- + gute Wirtschaftlichkeit
- hinten wenig Platz
- indirekte Lenkung
- ESP nur gegen Aufpreis
- kein Rußpartikelfilter lieferbar



### Karosserie/Kofferraum

#### Verarbeitung/Handhabung

Die Verarbeitung der Karosserie zeigt sich trotz des Alters ihrer Konstruktion noch auf akzeptablem Niveau. Der Innenraum zeigt sich nüchtern, aber solide. Die Kunststoffe fühlen sich nach dem Facelift des Fahrzeugs hochwertiger an. Kleinere Schlampereien sind nur beim Finish zu bemängeln. Die Kanten der Kunststoffelemente sind nicht sauber entgratet und die Kofferraummatte liegt lose im Kofferraum und wirft Falten.

+ Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottert, sodass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Es ist ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung vorhanden (Aufpreis), welches unter dem Fahrzeug hängt. Auf dem Dach sind 80 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt noch gute 440 kg. Kräftige, durchgehende Seitenleisten schützen die Karosserieflanken vor Beschädigung durch dagegenschlagende Autotüren.

- Die Türschweller sind kratzempfindlich, nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist schwierig.

#### Übersichtlichkeit

Die Fahrzeugenden lassen sich zufriedenstellend abschätzen, auch der Überblick auf den umliegenden Verkehr ist akzeptabel. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug ebenfalls befriedigend ab. Keine der Säulen ist übertrieben breit oder sichtbehindernd. Die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbenutzung versenken, wodurch der Blick nach hinten nur wenig eingeschränkt wird. Eine Einparkhilfe ist nicht lieferbar. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nur zufriedenstellend aus.

+ Die Außenspiegel sind gegen Aufpreis beheizbar und elektrisch einstellbar (Elektrik-Paket, im Testwagen vorhanden).

#### Ein/Ausstieg

+ Der geringe Abstand zwischen Sitz und Schweller und das niedrige Schwellerniveau sorgt für bequemes Ein- und Aussteigen vorne. Nur die schräg verlaufenden A-Säulen sorgen

dafür, dass man den Kopf leicht einziehen muss. Auch hinten ist der Zutrieb passabel. Die Türöffnungen sind zwar recht schmal, dank der weit öffnenden Türen und der geraden Bauform der Türausschnitte stört das aber nur wenig. Die Türen lassen sich über eine Fernbedienung ver- und entriegeln (Serie). Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt und haben keine Probleme, die leichten Türen auch an Steigungen offen zu halten.

- Nur für den Beifahrer gibt es einen Haltegriff am Dach. Bei Betätigung der äußeren Türgriffe zwickt man sich leicht die Finger ein.

### **Kofferraum-Volumen\***

Das Kofferraumvolumen ist mit 255 l durchschnittlich. Wird die Rückbank umgeklappt, erhöht sich das Volumen auf 570 l (gemessen bis unter die Fensterkante).

### **Kofferraum-Zugänglichkeit**

+ Die Heckklappe lässt sich leicht anheben. Zum Schließen ist zwar ein Griff vorhanden, dieser ist aber ergonomisch ungünstig geformt und dadurch schlecht nutzbar. Durch die große Ladeöffnung und die geringe Tiefe kann der Kofferraum gut genutzt werden. Die Heckklappe schwingt weit auf, sodass sich auch große Personen nicht den Kopf anschlagen.

- Die innere Bordwand ist recht hoch, wodurch das Gepäck weit angehoben werden muss.

### **Kofferraum-Variabilität**

+ Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.

- Um die Rücksitzbank vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden; dafür gibt es aber keine Halterungen. Die Rückseite der Rücksitzlehnen ist mit glattem Blech verkleidet. Wenn sie vorgeklappt sind, steigt der Boden leicht an, das Gepäck findet keinen Halt. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Die Schlösser müssen umständlich zwischen Lehne und Sitz eingefädelt werden.

## **Innenraum**

### **Bedienung**

Die Schalter des Peugeot 206+ sind zwar nicht alle perfekt angeordnet, durch ihre geringe Anzahl lässt sich das Fahrzeug aber praktisch ohne Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Das Lenkrad ist nur in einem kleinen Bereich in der Neigung einstellbar. Während der Schalthebel günstig angeordnet ist, stören bei der Pedalbetätigung der geringe Platz im Fußraum und der große Sprung zwischen Gas- und Bremspedal. Das Zündschloss ist ungünstig angeordnet, wodurch man speziell bei Dunkelheit Probleme hat, den

Mit \* gekennzeichnete Kriterien beziehen sich auf die Fahrzeugklasse

Schlüssel einzuführen. Zudem nervt ein penetranter Ton, wenn der Schlüssel eingesteckt ist und man eine Tür öffnet. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und eine nicht einstellbare Intervallstufe. Gegen Aufpreis ist ein Licht- und Regensensor erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Der Lichtschalter und der Schalter für die Nebelleuchten sind ungünstig im Blinkerhebel integriert. Das Heizungsbedienteil ist zu weit unten angeordnet, der Fahrer muss zum Einstellen der Funktionen den Blick weit von der Fahrbahn abwenden. Das aufpreispflichtige MP3-Radio kann aufgrund der kleinen Tasten nur befriedigend bedient werden, es gibt aber einen gut erreichbaren Bediensatelliten am Lenkrad. Der Lautsprecherklang vermittelt wenig Hörgenuss. Die Vordersitzeinsteller sind nicht optimal, die Lehnenneigung kann nur grob eingestellt werden und die Höheneinstellung erfordert einen gewissen Kraftaufwand. Die Instrumente sind klar gezeichnet. Tagsüber können die Ziffern bei eingeschaltetem Fahrlicht nur schlecht abgelesen werden, da der Kontrast aufgrund der roten Beleuchtung und der weißen Tachoscheiben schlecht ist. Gegen Aufpreis ist ein Bordcomputer lieferbar, welcher unter anderem über den Durchschnittsverbrauch und die Restreichweite informiert. Das Handschuhfach ist groß, aber unbeleuchtet. Ablagen sind genügend vorhanden (auch hinten), es fehlen aber Halter für große Wasserflaschen. Nur bei geöffneten Türen erfolgt eine Warnung (nicht bei geöffneter Motorhaube oder Heckklappe).

- Die Fensterheberschalter sind sehr umständlich zwischen den Vordersitzen untergebracht. Nur die Fahrerseite besitzt eine Abwärtsautomatik. Hinten sind keine elektrischen Fensterheber lieferbar, der Kraftaufwand zum Kurbeln ist aber recht gering. Der Umluftschalter ist ausreichend übersichtlich angeordnet. Die im Moment eingestellte Funktion ist aber bei Nacht nicht erkennbar. Eine zeitabhängige Abschaltung ist nicht vorhanden. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneten Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.

### **Raumangebot vorne\***

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen. Breite und Höhe des Innenraums vermitteln ein großzügiges Raumgefühl.

### **Raumangebot hinten\***

- Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, ist auf den rückwärtigen Sitzen nur noch für Personen bis ca. 1,75 m Größe ausreichend Kniefreiheit vorhanden. Der seitliche Kopfabstand zum Dach ist gering. Für drei Personen ist

kaum ausreichend Platz vorhanden, deshalb eignet sich der mittlere Sitzplatz nur als Notsitz.

## Komfort

### Federungskomfort

+ Das Fahrwerk federt lange und kurze Bodenwellen gut ab. Bei beladenem Fahrzeug ändert sich die Federung nur wenig. Der Peugeot 206+ liegt ruhig auf der Straße, die Seitenneigung in Kurven ist recht gering.

- Bei groben Einzelhindernissen poltert die Hinterachse deutlich.

### Sitzkomfort

+ Der Fahrersitz ist höhenstellbar, allerdings ändert sich beim Einstellen der Höhe auch die Neigung des Sitzes. Die weich gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet, die Lehnen bieten aber im unteren Bereich etwas zu wenig Halt. Der Seitenhalt ist recht gut. Der linke Fuß kann fest abgestützt werden. Insgesamt ist der Sitzkomfort auf den Vordersitzen recht gut, Fahrer unterschiedlicher Größe finden schnell eine angenehme Sitzposition. Die hinteren Sitzlehnen sind nur wenig ausgeformt und bieten dadurch kaum Halt. Dank der angenehmen Neigung der Sitzflächen werden die Oberschenkel aber gut unterstützt, wodurch eine zufriedenstellende Sitzposition eingenommen werden kann.

- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Lordosenstützen sind nicht erhältlich.

### Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist gemessen nicht besonders niedrig, bewegt sich subjektiv aber in erträglichem Rahmen. Weder die Motorgeräusche noch die Windgeräusche wirken störend.

### Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer). Vorne spricht die Heizung recht schnell an und sorgt für eine akzeptable maximale Heizleistung. Ein manuelle Klimaanlage ist ebenso wie auch eine Klimaautomatik gegen Aufpreis erhältlich. Die im Testwagen verbaute manuelle Klimaanlage kühlt den Innenraum auch bei hohen Außentemperaturen schnell ab. Die Temperatur und Luftverteilung lässt sich aber nur schlecht regeln.

- Hinten können weder das Heizungsansprechen noch die maximale Heizleistung überzeugen. Es dauert lange bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

## Motor/Antrieb

### Fahrleistungen\*

Der kleine Dieselmotor sorgt für noch akzeptable Fahrleistungen. Er hat genügend Drehmoment, um das Fahrzeug auch aus niedrigen Drehzahlen heraus zu beschleunigen. Bei hohen Drehzahlen (z.B. bei Überholvorgängen) wirkt er Motor aber schlapp und angestrengt.

### Laufruhe

Der Motor läuft nicht ganz vibrationsfrei. Speziell im Stand sind im Innenraum leichte Vibrationen spürbar. Bei niedrigen Drehzahlen sind leichte Brummfrequenzen vorhanden.

### Schaltung

Die Gänge sind zufriedenstellend geführt, allerdings fallen die Schaltwege recht lang aus. Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsgangs kracht es im Getriebe.

### Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Drehzahlen im höchsten Gang liegen auch bei Autobahngeschwindigkeit noch auf akzeptablem Niveau.

## Fahreigenschaften

### Fahrstabilität

+ Der Wagen hält gut seine Spur, selbst bei Längsrillen und Seitenwind. Auch schnelle Ausweichmanöver meistert der Peugeot problemlos. Im Grenzbereich unterstützt das gegen Aufpreis lieferbare ESP den Fahrer. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der 206+ untückisch. Das Heck drängt zwar leicht nach, wird aber durch ESP-Eingriffe rechtzeitig stabilisiert. Dadurch besteht weder Schleuder- noch Kippgefahr.

### Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden. Das aufpreispflichtige ESP greift aber stabilisierend ein und verhindert Schleudern.

## Sicherheit

### Kinder

Die äußeren Rücksitze sind serienmäßig mit Isofix-Befestigungen ausgestattet, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der ungünstigen Anordnung der Isofix-Punkte nur mühevoll montieren. Aufgrund des schmalen Mittelsitzes können drei Kindersitze nicht nebeneinander montiert werden. Aufgrund der losen Gurtschlösser und der langen Gurtpeitschen können Kindersitze auf den Außensitzen kaum

lagestabil befestigt werden. Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzkontur ungünstig ist.

+ Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze einfach und lagestabil befestigt werden.

- Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

## Verbrauch/Umwelt

### Verbrauch

Der Verbrauch des Peugeot 206+ mit dem 68 PS-Dieselmotor hält sich mit durchschnittlich 4,8 l/100 km in Grenzen. Mit einem gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 124 g/km erhält das Fahrzeug 28 Punkte im Kapitel CO<sub>2</sub> des ADAC-EcoTest. Der Stadtverbrauch ist mit 5,5 l/100 km gering, außerorts verbraucht der kleine Franzose nur 3,8 l/100 km. Einzig auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 5,8 l auf 100 km leicht erhöht.

### Abgas

Dem Fahrzeug fehlt ein Rußpartikelfilter, dadurch ist die Feinstaubbelastung recht hoch. Es werden nur 33 von 50 Punkten bei den Schadstoffen erreicht. Insgesamt erhält der 206+ 61 Punkte beim ADAC-EcoTest und damit drei von fünf Sternen.

## Wirtschaftlichkeit\*

### Betriebskosten\*

+ Der zufriedenstellende Kraftstoffverbrauch und der günstige Preis für Diesel sorgen für geringe Betriebskosten.

### Werkstatt und Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der kleine 1,4 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

+ Die "Peugeot-Wartung" wird zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt angeboten. Die erfreulich langen Abstände verringern Werkstattaufenthalte und Kosten. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Durch die günstige Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz auf einem niedrigen Niveau.

### Wertverlust\*

+ Die getestete Dieselvariante ist ab knapp 12.500 Euro zu haben. Das hört sich im ersten Moment günstig an, rechnet man allerdings das dringend erforderliche ESP und einige Komfortextras wie eine Klimaanlage dazu, werden schnell 14.000 Euro erreicht.

### Fixkosten\*

- Die nicht ganz günstigen Steuern für den Dieselmotor und die durchweg ungünstigen Typenklasseneinstufungen bei den Versicherungen sorgen für hohe fixe Kosten.

## Technische Daten (Testwagen)

### Motor und Antrieb

Mot.-Bauart/Zylinder .....	Diesel/4
Schadstoffklasse .....	Euro4, 5L
Hubraum .....	1398 ccm
Leistung .....	50 kW(68 PS)
bei .....	4000 U/min
Drehmoment .....	160 Nm
bei .....	2000 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	5 Gang-Schaltgetriebe

### Fahrwerk und Reifen

Reifengröße (Serie) .....	175/65R14T
Bremse v./h .....	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts .....	10,65 m /10,6 m

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit .....	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	13,8 s
Überholvorgang 60-100km/h .....	10 s im 2. und 3. Gang
Elastizität .....	- s im 4. Gang

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe .....	3872 mm /1669 mm /1444 mm
Kofferraumvolumen .....	255 l - l
Leergewicht/Zuladung .....	1036kg /440kg
Dachlast .....	80kg
Anhängelast gebremst/ungebremst .....	1178kg /520kg
Tankinhalt .....	50 l
Reichweite .....	1190 km

ADAC-Messwerte **fett**

## Modellgeschichte

- 10/1998** Modelleinführung. 3- und 5-türiger Kleinwagen. Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig. Motoren: 1,1-l mit 44 kW/60 PS, 1,4-l mit 55 kW/75 PS und 1,6-l mit 65 kW/88 PS.
- 04/1999** Neues Modell 2,0 S16 mit 99 kW/135 PS. Serienmäßig mit Seitenairbag.
- 03/2000** 2,0 Hdi, (Dieselmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung) mit 66 kW/90 PS.
- 07/2000** Zusätzlicher 1,9-l-Dieselmotor mit 51 kW/69 PS.
- 11/2000** Coupé/Cabrio 206 CC mit elektro-hydraulisch betätigtem faltbarem Stahldach, 1,6-l-Motor mit 80 kW/109 PS und 2,0-l-Motor mit 100 kW/136 PS. 1,6-l-Motor auch mit 4-Stufen-Automatikgetriebe.
- 11/2000** 1,6-l-Motor mit 80 kW/109 PS.
- 03/2001** Modell S16 jetzt mit 100 kW/136 PS.
- 06/2002** Kombilimousine SW eingeführt
- 04/2003** Modellpflege: Stoßfänger in Wagenfarbe, geänderter Kühlergrill und neue Rückleuchten
- 09/2003** ESP in Modellen mit 65, 66, 80, 100 und 130 kW
- 07/2004** Neuer Motor: 206 HDi 110 FAP (80 kW/109 PS) mit Dieselpartikelfilter
- 11/2004** Modell 206 135 ESP (100 kW/136 PS) entfällt
- 10/2005** Motoren 1.1 (44 kW/60 PS) und HDi 90 (66 kW/90 PS) entfallen
- 04/2006** 1.4 (65 kW/ 88 PS) entfällt
- 12/2006** 206 110 (80 kW/110 PS) und 206 RC 180 (130 kW/177 PS) entfallen
- 02/2009** Modellpflege und neue Modellbezeichnung 206+; Modellvarianten: 206+ 60 (44 kW/60 PS), 206+ 75 (55 kW/75 PS) und 206+ HDi éco 70 (50 kW/68 PS); ESP optional gegen Aufpreis (nicht bei 206+ 60)

## Häufigste Mängel im Detail

- Allgemein** Trotz kontinuierlicher Maßnahmen, wurde der 206 erst ab 2003 deutlich pannensicherer. Er belegte deshalb bei der ADAC-Pannensstatistik meist hintere Plätze in der Kleinwagenklasse. Beim TÜV wird dem 206 auch überdurchschnittlich oft der Plakette verweigert. Hauptmängel dabei durchgerostete Auspuffanlagen, Vorderachslenker, Lenkungsspiel und Ölverlust.
- Motor** Defekte Motoren (Benziner bis 1999)
- Einspritzanlage** Störungen im Motormanagement (Benziner bis 2006, Diesel 2003), Defekte Leerlaufsteller (bis 1999), Defekte Einspritzventile (Benziner bis 2003).
- Kraftstoffanlage** Defekte Kraftstoffpumpen (Benziner bis 2003)
- Kühlsystem** Defekte Kühlerlüfter (bis 2000), Undichte Kühlerschläuche (1999).
- Abgasanlage** Korrosion und Brüche der Auspuffanlage (Benziner bis 2003)
- Zündanlage** Defekte Zündspulen (bis 2004). Defekte Wegfahrsperrern bzw. aus dem Schlüssel herausgelöste Transponder (bis 2004).
- Instrumente** Defekter Kühlmitteltemperaturgeber (2005 bis 2006)
- Antrieb** Ausgehängte Schaltgestänge (bis 2003).
- Rückrufe** Seitenairbag (2000), Blechdach (beim CC) (2002), Zündschloß (2003), Heckspoiler (2004), Kraftstoffrücklaufleitung (2005)

## Wichtige Motorvarianten in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.4	1.4	1.4 Hdi 70	2.0 HDi 90
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1124	4/1360	4/1360	4/1398	4/1997
Leistung [kW(PS)]	44/60	55/75	65/88	50/68	66/90
Max. Drehmoment [Nm]bei U/min	94/3500	120/3400	133/3250	150/1750	205/1900
0-100 km/h[s]	15,2	14,2	12,2	14,7	12,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	158	170	178	168	180
Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,3 S	6,5 S	4,3 D	5,0 D

(Herstellerangaben)

**Kraftstoff:** N = Normalbenzin, S = Superbenzin, SP = SuperPlus, D = Diesel,

## Steuer und Versicherung

Typ	1.2	1.4	1.4	1.4 HDi 70	2.0 HDi 90
Kfz-Steuer pro Jahr	81	94	94	232	332
Typklassen KH/TK/VK	16/16/17	16/17/18	15/18/18	17/19/19	17/20/20
Versicherung pro Jahr (in Euro)	522/104/650	522/120/719	493/135/719	556/149/788	556/166/912

Die Versicherungsbeiträge basieren auf den Normal-Tarifen der ADAC Autoversicherung (Prämieinstufung 100%). Die angegebene Steuer bezieht sich auf die zuletzt gültige Schadstoffeinstufung.

## Wichtige Werkstattkosten (Ersatzteile und Arbeitslohn in Euro incl.MwSt)

<b>Wartung 1</b>	195	195	195	205	215
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	20000/24	20000/24
<b>Wartung 2</b>	325	325	330	355	320
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	60000/72	60000/72
<b>Zahnriemen</b>	145	130	215	390	365
bei km/Monate	120000/-	120000/-	120000/-	160000/-	160000/-
<b>Bremsscheiben und Beläge vorne</b>	260	270	290	295	300
<b>Bremssch./-trommeln u. Beläge hinten</b>	435	435	470	495	465
<b>Auspuffanlage(nach Kat)</b>	185	185	200	330	k.A.
<b>Kupplung</b>	420	420	420	530	635
<b>Generator</b>	240	240	265	590	405
<b>Anlasser</b>	180	180	330	275	260

bei einem durchschnittlichen Arbeitslohn pro Stunde von 65 Euro

## Kosten (Ohne Wertverlust in Euro)

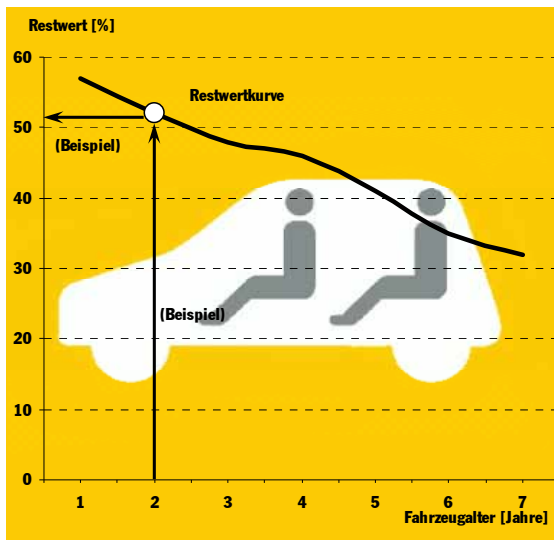
<b>Fixkosten pro Monat</b>	72	76	72	92	100
<b>Betriebskosten pro Monat</b>	117	117	120	78	88
<b>Werkstattkosten pro Monat</b>	54	57	63	68	64
<b>Gesamtkosten pro Monat</b>	243	250	255	238	252
<b>Gesamtkosten pro km [Cent]</b>	19,4	20,0	20,4	19,0	20,2

bei einer Fahrleistung von 15000 km pro Jahr

## Restwertverlauf für Peugeot 206+ HDi éco 70 (in Basisausstattung)

Sie möchten den Wert eines Peugeot 206+ HDi éco 70 ermitteln? Ganz einfach: Suchen Sie auf unserem Diagramm das Fahrzeugalter, gehen Sie senkrecht nach oben und finden Sie den Schnittpunkt mit der Restwertkurve, dann nach links und Sie erhalten damit den Restwert in Prozent. Multiplizieren Sie diesen Prozentwert mit dem Neupreis des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Erstzulassung (rechter Kasten) und Sie erhalten den im Augenblick gültigen Gebrauchtwagenwert.

Dieser Wert gilt für unfallfreie, betriebs- und verkehrssichere Fahrzeuge mit einem dem Alter entsprechenden Zustand. Der Wert ist als Anhaltspunkt zu sehen, Abweichungen sind aufgrund verschiedener Faktoren (z.B. Zusatzausstattungen) möglich.



Erstzulassung	Neupreis
2009	13.350 Euro
2008	13.350 Euro
2007	13.150 Euro
2006	12.650 Euro
2005	12.250 Euro
2004	12.200 Euro
2003	13.800 Euro
2002	13.900 Euro

**Beispiel:** Bei einem zwei Jahre alten Peugeot 206+ HDi éco 70 beträgt der Restwert noch ca. 52% des Neupreises. Bei einem Neupreis von 13.150 Euro im Jahre 2007 (2 Jahre) ergibt dies einen Restwert des Fahrzeugs von ca. 6.800 Euro.

Stand der Kostenangaben September 2009

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise erfahren Sie unter der ADAC-Service-Telefonnummer 01805/10 11 12 (0,12 Euro/min.) oder unter [www.adac.de](http://www.adac.de). Gebrauchtwageninformationen über alle wichtigen Modelle finden Sie auf der ADAC Special Gebrauchtwagen CD-ROM, erhältlich im Buchhandel und bei den meisten ADAC-Geschäftsstellen.

Als weitere Unterstützung zum Kauf / Verkauf eines Gebrauchtwagens bietet Ihnen Ihr ADAC: Prüfung des Fahrzeugs, Checkliste Kaufvertrag