

---

## Fahrvorstellung Peugeot 208: Flotter Franzose mit langer Leitung

Von Hans-Robert Richarz

Den Anfang einer langen Reihe von Kleinwagen bei Peugeot, deren Name mit einer Zwei begann und in der Mitte eine Null trug, bildete der Peugeot 201. Der holte aus seinem 1,1 Liter großen Vierzylinder-Ottomotor 23 PS / 17 kW und brachte es damit auf für seine Zeit flotte 80 km/h. 83 Jahre benötigte Peugeot, bis für die Durchnummerierung seiner Kleinwagen die Zahl 208 fällig war. Bis 2019 sollten unter dieser Typbezeichnung Autos vom Band rollen. Jetzt kommt mit der zweiten Modellversion ein neuer Peugeot 208 auf den Markt, der gleich mit drei verschiedenen Motorvarianten auftritt: als Benziner, als Diesel und als Elektroauto.

Damit hat Peugeot in Kürze vier, ausschließlich mit Strom betriebene Fahrzeuge im Programm: den Stadtwagen Ion, den kompakten e-208, das SUV e-208 und den Kleintransporter Partner Electric. Dabei aber soll es nicht bleiben. „Ab dem Launch unseres neuen Kleinwagens werden wir in Zukunft alle neuen Pkw-Modelle mit einer elektrifizierten Variante anbieten. So können unsere Kunden den Antrieb wählen, der zu ihrem Lebensstil passt“, verspricht Steffen Raschig, Geschäftsführer von Peugeot Deutschland. „Wir wollen im B-Segment einen wahren Kontrapunkt setzen.“

Der neue Peugeot 208 sticht nicht nur optisch, sondern auch durch sein Motorenangebot und die Vielzahl der Fahrerassistenzsysteme hervor.“ War der Vorgänger 208 gegenüber dem 207 um einige Zentimeter geschrumpft und um bis zu 173 Kilogramm leichter geworden, so legte der Neue in der Länge wieder rund zehn Zentimeter zu. Was das Gewicht angeht, so setzte er allerdings seine Schlankheitskur fort. Diesmal sorgt die neue Plattform CMP gegenüber der Vorgänger-Plattform F1 für einen Gewichtsverlust von weiteren 30 Kilogramm. Nach Angaben von Peugeot bietet sie eine ganze Reihe weiterer Vorteile wie eine verbesserte Aerodynamik durch einen glatten Unterboden sowie elektronisch gesteuerte Lufteinlässe. Außerdem verursache sie weniger Vibrationen, zeige eine verbesserte Schall- und Wärmedämmung und mache eine Reihe von Fahrerassistenzsystemen zum Standard, die sonst nur in höheren Fahrzeugklassen anzutreffen seien.

Dass die Optik eines Autos für die Kaufentscheidung eine herausragende Rolle spielt, dürfte wohl außer Zweifel stehen. So gaben sich die Peugeot-Designer auch alle Mühe, ihrem kleinen Frontriebler außen wie innen möglichst viel Eigenständigkeit zu verpassen. Darüber, ob das an allen Ecken und Enden gelungen ist, gehen die Meinungen auseinander. Auf der Habenseite steht die größere Länge und die um drei Zentimeter tiefer gelegte Karosserie, was dem Fahrzeug zusammen mit der leicht nach hinten versetzten Windschutzscheibe eine gestreckte Linienführung und gleichzeitig einen sportlichen Auftritt verleiht.

Dem Innenraum jedenfalls hat diese Zentimeterarbeit nicht besonders gut getan. Zwar sitzen die Passagiere vorne nach wie vor auf bequemem und Langfahrt-tauglichem Gestühl. Hinten dagegen ist es ziemlich eng, und der Kofferraum ist sogar etwas kleiner geworden.

Besonders stolz sind die Peugeot-Oberen auf die Gestaltung der Armaturentafel. Die freilich lässt ein gewisses Quantum an Harmonie vermissen. Der optional erhältliche 13 Zoll große Bildschirm für Radio, Navi und das übrige Infotainment will so gar nicht zum

---

links daneben liegenden und den höheren Ausstattungsvarianten vorbehaltenen Instrumenten in einer Dreidimensional-Optik passen. Er wirkt zusammen mit der darunter liegenden Klaviertastatur mit einer Reihe von Kipphebeln für wichtige Funktionen wie nachträglich aufgesetzt. Welchen autofahrerischen Nährwert zudem eine 3-D-Anzeige für Geschwindigkeit und Drehzahl hat, bleibt im Dunkeln.

Lob verdient dagegen das kleine, in Geradeaus-Stellung auf der Oberseite abgeflachte Lenkrad, das nicht nur gut in der Hand liegt, sondern auch noch einen ausgesprochen sportlichen Charakter verbreitet.

In der Frontpartie sollte nach dem Willen der Formgestalter das Tagfahrlicht der LED-Leuchten die ausgefahrenen Krallen eines Löwen, dem Peugeot-Wappentier, symbolisieren. Der unbefangene Betrachter erhält beim ersten Blick den Eindruck, es mit einem Säbelzahniger vergangener Zeiten zu tun zu haben.

Diese Vorstellung verschwindet jedoch schlagartig, wenn sich der Peugeot 208 einmal in Bewegung setzt. Sowohl der Diesel mit seinen 102 PS (75 kW) als auch der geringfügig schwächere Benziner sowie dessen stärkerer 131-PS-Bruder (96 kW) gehen so beherzt zur Sache, dass die Frontpassagiere die Leistung der Sitze in puncto Seitenführung auf Antrieb schätzen lernen. Fahrwerk und Lenkung des Kleinen kommen mit Kurvengeschlängel auf Landstraßen vorbildlich zurecht, der Fahrspaß im Peugeot 208 gehört quasi zur mitgelieferten Grundausstattung. Nur Schlaglöcher und extrem unebene Straßendecken wie sie in Portugal, Gastgeber der Präsentation, an der Tagesordnung sind, sorgen wegen des sportlich straff abgestimmten Fahrwerks bisweilen für Unbehagen. Längere Autobahntouren gehen weitgehend ermüdungsfrei vorbei, und die Geräuschdämmung schafft es sogar, dass es den Ohren verborgen bleibt, ob da vorne nun ein Benziner schnurrt oder ein Diesel nagelt.

Wie jedes Elektroauto begeistert auch der Peugeot e-208 durch sein von Beginn an zur Verfügung stehendes Drehmoment und die damit verbundene Agilität. „In der Ruhe liegt die Kraft“ soll schon der chinesische Philosoph Konfuzius vor zweieinhalbtausend Jahren gewusst haben. Nur Wind- und Reifengeräusche machen sich in dem batteriebetriebenen Fahrzeug bemerkbar. Die Batterie ist im Fahrzeugboden untergebracht. Somit gleicht das Raumangebot und das Kofferraumvolumen des e-208 denen der Versionen mit Verbrennungsmotor. Wäre da nur nicht der Zeit raubende Ladeprozess.

Für ihn gibt es drei mögliche Optionen: Die Batterie kann an einer Haushaltssteckdose oder an einer verstärkten Steckdose des Typs Green Up Legrand aufgeladen werden. Bei letzterer beträgt die Ladezeit immer noch 16,5 Stunden bis zum vollständigen Nachladen. Ohne sie vergehen sogar mehr als 24 Stunden. Mit einer Heimladestation, der Wallbox, braucht es fünf Stunden und 15 Minuten beim dreiphasigen Laden (11 kW). An einer öffentlichen Ladestation kann die Batterie an eine 100-kW-Ladesäule angeschlossen werden und lädt sich dann innerhalb von 30 Minuten auf 80 Prozent auf.

Den Neuling gibt es in fünf Ausstattungslinien: Like, Active, Allure, GT Line und GT. Dabei ist die Linie GT dem Peugeot e-208 vorbehalten, die Linie Like ist ausschließlich für Modelle mit Verbrennungsmotor auswählbar. Die Fahrerassistenzsysteme lassen bereits den Weg zum halb-autonomen Fahren ahnen. Die Auswahl an Fahrhilfen der jüngsten Generation dürfte zu den besten im Segment gehören. Dazu zählen beispielsweise: ein automatischer Geschwindigkeitsregler mit Stop-and-Go-Funktion (in Verbindung mit der Acht-Stufen- Automatik) und ein aktiver Spurhalteassistent (der allerdings bei höherem Tempo eine Art Schlingerkurs verursachen kann) sowie ein Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung auch bei Nacht. Müdigkeitswarner, Fernlichtassistent, Verkehrsschilderkennung oder Berganfahrhilfe gehören mit einer Reihe weiterer nützlicher Helfer bereits zur Grundausstattung in der preiswertesten Version Like.

Fazit: Der Peugeot 208 bietet viel fürs Geld an Ausstattung, Sicherheit und Fahrfreude.

---

Leider ist die Elektroausgabe fast doppelt so teuer wie die preiswerteste Version Like. Nach Einschätzung der Marketing-Strategen in der deutschen Peugeot-Dependance werden sich wohl die meisten Kunden hierzulande für die Benzinvariante mit 101 Pferdestärken entscheiden. Keine schlechte Wahl. (ampnet/hrr)

Daten Peugeot 208 1.2 I Puretech und e-208

Länge x Breite x Höhe (m): 4,06 x 1,77 (m. Spiegel) x 1,96

Radstand (m): 2,54

Leistung: 74 kW / 101 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 205 Nm bei 1750 U/min

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,2 l Super

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 97 g/km (Euro 6d)

Effizienzklasse: A

(Leistung: 100 kW / 136 PS)

Max. Drehmoment: 260 Nm

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Batterie-Kapazität: 50 kWh

WLTP-(NEFZ)-Reichweite: 340 (450) km

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 16,9 kWh

Effizienzklasse: A+

Kofferraumvolumen: 265–1106 l

Leergewicht: 1023–1455 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 1510–1918 kg

Wendekreis: 10,4 m

Grundpreis: 17 950 Euro

(Grundpreis: 30 450 Euro)

---

## Bilder zum Artikel



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

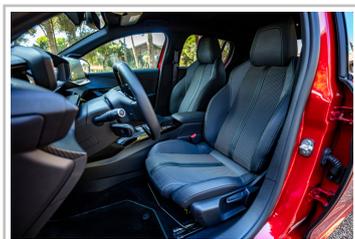
---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



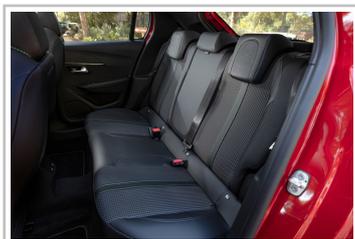
Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot e-208.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot