

## Testnotizen zum Peugeot 208 eHDi (mit 68 kW und Fünfganggetriebe sowie Fahrschul-Ausstattung)

Im Test vom 13. September bis zum Oktober 2012.  
Kennzeichen: SB – FS 1200

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Der kurze **Bug** ist nicht einzusehen. Die **Ladekante ist hoch**, das Heck noch immer etwas ausladend. Die **breite C-Säule** schränkt den Blick nach hinten ebenso ein wie das niedrige Heckfenster. Der Testwagen hatte eine **Ultraschall-Rückfahrhilfe**, die auf dem Navi-Display schematisch Hindernisse anzeigt und wegen des unübersichtlichen Hecks empfehlenswert ist. Beim **spitzwinkligen Einbiegen sieht der Fahrschüler von rechts kommende Fahrzeuge schlecht**, weil die Kopfstütze des Fahrlehrers und die weit vorn angeordnete B-Säule ein großes Sichtfeld verdecken.

Der Fahrschulwagen hatte ein weit nach hinten reichendes **Glasdach**, das sich von Hand abdecken, aber nicht öffnen lässt. Es sorgt für **angenehme Helligkeit im Innenraum**. Bei der kleinsten Sonneneinstrahlung **heizt sich der Innenraum** aber auch **merklich auf**, wodurch man die Abdeckung schnell gebrauchen kann.

Die **Universal-Zusatzspiegel von Vogel**, die Peugeot im Fahrschul-Paket verbaut, beeinträchtigen die Verstellung der elektrisch einstellbaren Außenspiegel nicht. Deren Sichtfeld ist für einen Kleinwagen groß. Asphärisch gekrümmt ist keiner von beiden.

Die **Heckklappe öffnet angenehm weit**. Sie lässt sich an zwei innenliegenden Griffschalen bequem zuwerfen. Der Kofferraum ist von links beleuchtet.

### Innenraum

Die **Vordersitze sind beidseitig** in 20 Stufen und damit sehr feinfühlig **höhenverstellbar**. In der hintersten und ganz unteren Position des Fahrlehrersitzes passen zwar noch die Füße des Prüfers unter den Vordersitz, aber seine Knie könnte er nicht mehr unterbringen. Hebt der Fahrlehrer den Beifahrersitz auf die halbe Höhe an, nehmen die Knie von 1,85 Meter großen Prüfern trotz der Ausbuchtung der Sitzlehne Kontakt mit dem Vordersitz auf. Der Peugeot 208 ist also **kleinwagentypisch im Fond recht eng**. Hinzu kommt, dass große Prüfer schon frühzeitig ans Dach stoßen, weil das Glasdach wertvolle Millimeter an Kopffreiheit kostet. Fahrschulen ist es daher nicht zu empfehlen. Da die Neigung der Rücksitzlehne nicht verstellbar ist, kann sich ein großer Prüfer auch nicht mit einer stärkeren Neigung etwas mehr Kopffreiheit verschaffen.

Für große Fahrlehrer ist ein halbhoch positionierter Sitz in Bezug auf die Kopffreiheit schon grenzwertig. Der Fahrlehrer sieht auf dem **rechts liegenden Tacho** die Geschwindigkeit von 0 bis knapp 90 km/h und im mittigen Anzeigefeld digital. Ob sich der Tankinhalt dem letzten Drittel nähert, kann er gerade noch sehen. Der Prüfer überblickt die digitale Anzeige ebenfalls und dazu noch den ganzen Geschwindigkeitsbereich.

Die **Lehnenneigung der Vordersitze** lässt sich **nur mit einem Hebel verstellen**, den man schlecht erreicht und deshalb unterwegs nicht verstellen kann. Die **Seitenführung der Sitze ist gut**. Im Testwagen hatten sie freundliche hellgraue Veloursbezüge. Eine Lordosenstütze hatten die Vordersitze nicht, wohl aber eine Sitzheizung. Ihre Einstellrädchen sitzen vorne am Sitzgestell. In der Mittelkonsole wären sie besser sichtbar untergebracht.

Die **schmucke Armaturentafel ist sauber verarbeitet**, besteht aber nur in Teilen aus sich lederartig anfühlenden Oberflächen, vor allem in den unteren Partien und in den Türablagen aus sich billig anfühlendem Hartplastik. Die **Bedienung** wirft keine Rätsel auf. Die Temperatureinstellung der **Klimaautomatik** ist zwar mit ihren Tasten zum Anheben oder Absenken etwas verspielt, aber durchaus gut. In der **Automatik-Stellung der Lichtfunktionen** im linken Lenkstockhebel ist tagsüber das Tagfahrlicht aktiviert. Bei der Einfahrt in Unterführungen und Tunnels schaltet sich zuverlässig das Abblendlicht zu.

Nach wie vor verbaut Peugeot den alten **Bediensatelliten** links am Lenkstock für den **Geschwindigkeitsregler**, der so **für den Fahrschüler nicht einsehbar** ist. Im **Lenkrad** gibt es nur wenige Bedientasten. Links im Wesentlichen die für die Lautstärke des CD-Radios und den Wechsel zwischen Radio und CD, rechts für den Sendersuchlauf.

Das **kleine Lenkrad** lässt sich in der Höhe und der Entfernung einstellen und liegt gut zur Hand. Man darf allerdings nicht zu klein sein, um wie von den Entwicklern vorgesehen über das Lenkrad auf die gut ablesbaren, spiegelfreien Armaturen zu blicken. Zwischen denen sitzt unter anderem eine Taste, mit der man das Ambientelicht der Instrumente einstellen oder abschalten kann. Ein hellblauer Streifen verziert dann die Instrumente unten. Entlang des Glasdachs ist dann auch ein solcher Lichtstreifen zu sehen.

Bei der **Nachtfahrt** stellt man fest, dass der **Blinkerhebel**, mit dem auch auf- und abgeblendet wird, oft versehentlich aktiviert wird, wenn man auf- oder abblendet. Das könnte andere Verkehrsteilnehmer ziemlich irritieren, zumal jedes Mal die Antippfunktion aktiviert wird und der Blinker nicht nur einmal blinkt. Offenbar ist die Führung des Hebels für die Bewegung vor und zurück etwas schwach ausgefallen.

Die **großen Türablagen** aus sauber entgratetem Kunststoff nehmen PET-Flaschen mit 1,0 oder 1,5 Liter Inhalt sowie Thermoskannen liegend auf. Eine Unterteilung, mit der man sie zumindest schräg liegend vor dem Auslaufen hindern könnte, gibt es nicht.

**Vor dem Schalthebel** befindet sich eine **tiefe Ablage**, in der man nach dem Entfernen zweier Dosenhalter ein Funkgerät ablegen und über die darüber liegende

12-Volt-Steckdose speisen könnte. Stellt man in die Ablagen 0,5-l-Flaschen, stoßen sie an die Bedientasten für die Belüftung. Die Halter sind also eher für niedrigere 0,33-l-Dosen gedacht.

Das **beleuchtete Handschuhfach** ist recht tief und geräumig. Man könnte im Handschuhfach sogar flache DIN A4-Unterlagen unterbringen. Allerdings ist dort auch der CD-Player untergebracht. In der Mittelkonsole gibt es keinen CD-Schlitz.

Der Testwagen hatte das **Multimedia-System mit Touchscreen-Bildschirm, Navi und optischer Rückfahrhilfe**. Die **Bedienung der Musikanlage** ist recht **umständlich**, kleinteilig und **unnötig verspielt** und um Längen schlechter bedienbar als die besten Systeme in dieser Klasse. Wenn man beispielsweise ein Hotel einer bestimmten Kette sucht, muss man aus einer Auswahl erst die Häkchen an den nicht gesuchten Hotels entfernen, anstatt die Kette anzukreuzen, nach deren Haus man sucht. Die **Kartendarstellung** ist immerhin **schön klar**.

Die Bluetooth-Anbindung eines iPhone wirkte ebenfalls ziemlich umständlich und **funktionierte nicht immer zuverlässig**.

Der Testwagen hatte oberhalb des Innenrückspiegels eine **zentrale Innenleuchte** und dazu je eine Leseleuchte für Fahrer und **Beifahrer**. Im Fond gibt es keine weitere Leuchte. Die Innenbeleuchtung ist befriedigend. Gut ist, dass **nachts alle Bedienelemente beleuchtet** sind.

Während jeder Fahrt zählt der Bordcomputer, wie lange das **Start-Stop-System** den Motor abgeschaltet hat. Nach dem Abstellen des Motors zählt es wieder neu. Diese Funktion könnte für Fahrlehrer bei Perfektionsfahrten oder für Fahrten mit älteren Kunden sinnvoll sein.

Fahrlehrern wird gefallen, dass der Peugeot 208 eine **herkömmliche Handbremse** hat. Bei ihrer Bedienung hindert die Armlehne zwischen den Vordersitzen etwas, die nicht in unterschiedlichen Höhen arretiert werden kann und auch nicht längs verstellbar ist.

Die Sitzlehnen im Fond lassen sich asymmetrisch geteilt herunterklappen. Da sich die Sitzflächen nicht in den Fußraum versenken lassen, entsteht dabei eine kleine Stufe.

### **Motor und Antriebsstrang**

Der Motor nagelt beim Kaltstart deutlich. Das **Grummeln legt er auch im warmen Zustand nicht ganz ab**. Die **Kupplung ist gutmütig** und erlaubt Rangieren vor- wie rückwärts nur mit Standgas alleine. Die **Start-Stopp-Anlage** stellt den Motor schon beim Heranrollen an rote Ampeln aus, sobald man den Leerlauf eingelegt hat und den Fuß von der Kupplung genommen hat. Ebenso sanft startet der Motor wieder, sobald man auf das Kupplungspedal tritt.

Das **Fünfganggetriebe** lässt sich einschließlich des rechts hinten liegenden Rückwärtsgangs leicht schalten. Der Schalthebel wird aber nur ungenau geführt. Das Getriebe ist nur wenig besser als die früher für Peugeot typischen Boxen mit ihrem „labberigen“ Schaltgefühl.

**Tempo-30-Zonen** kann man bequem **im dritten Gang durchqueren**. Bei **Tempo 50** ist der **vierte Gang angesagt**. In der Ebene dreht der Motor dann knapp 1.200/min. Im zweiten und dritten Gang ist ein **deutliches Turboloch** spürbar, weil die Aufladung erst bei knapp 2.000/min und dann recht vehement einsetzt. Im vierten Gang hat der 208 noch ordentlich Durchzugskraft für Überholmanöver. Den **sechsten Gang vermisst man** ganz klar **schon auf Landstraßen** und erst recht auf der Autobahn, wo er die Drehzahl und damit das Motorgeräusch weiter absenken könnte.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Michelin Energy Saver in der Dimension 195/55 R 16 bestückt. Mit ihnen ist der 208 **recht komfortbetont abgestimmt**. Über Querrillen rollt er **nicht ganz so geschmeidig wie ein VW Polo**, aber insgesamt kann man mit der Abstimmung als Vielfahrer ganz zufrieden sein.

Die elektromechanische **Servolenkung** ist wegen ihrer hohen Rückstellkräfte für Umsteiger recht gewöhnungsbedürftig, wirkt so aber sehr direkt und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Zusammen mit dem kleinen Lenkrad wirkt der 208 recht wendig.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 5.485 Test-Kilometern verbrauchte der Peugeot 208 eHDi zwischen 4,3 Litern und 5,7 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,2 Liter**. Der 208 eHDi erzielt also wie so viele Kleinwagen keinen superniedrigen Verbrauch, ist aber dafür auch genügsam, wenn er auf Autobahnetappen zügig gefahren wird.