

# Er holt alles aus sich raus

**Fahrbericht** | Der Kleine aus der Löwenbande steht für sportliche Fahrfreude und Handschaltung.

— Wer auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz seines Dienstwagens besonders achtet, landet oft beim Kleinwagen und damit beim Kerngeschäft von Peugeot. Die Derivate um den 108 und vor allem 208 lasten nicht nur die Werke der Franzosen aus, sondern locken die Kunden mit den selbst in dieser Klasse sehr niedrigen Normverbräuchen. Ein gutes Beispiel ist der neu aufgelegte 208, der als französisches Revival des Drei-Liter-Autos startet. Der kleine Diesel (1,6-Liter-Motor, Start-Stopp-System wie alle Selbstzünder und 99 PS Leistung) soll nur 79 Gramm CO<sub>2</sub> auf 100 Kilometer emittieren bei genau drei Litern Verbrauch.

Am anderen Leistungspol bleibt selbst das 120 PS starke Diesel-Aggregat deutlich unterhalb der 100-Gramm-Grenze, 94 Gramm CO<sub>2</sub> sind es. Die vier Leistungsklassen der Drei- und Vierzylinder-Ottomotoren mit 68 bis üppigen 165 PS pendeln zwischen 4,4 und 5,6 l/100 km (CO<sub>2</sub>-Werte: 102 bis 129 g/km) und bieten neben dem Fünf- und Sechsganghandschalter auch eine Wandlerautomatik, allerdings nur für den 110-PS-



Foto: PSA

**Einer für jeden** | Die Ausstattungsmöglichkeiten beim 208 sind für einen Kleinwagen sehr zahlreich

Benziner. Der Aufpreis von 1.050 Euro für die Automatik (EAT6) ist moderat, lohnt sich aber nur für ausgesprochene Stadtfahrer, wie die Testfahrt zeigte. Für den Fahrspaß, den der 208 bietet, steht der Handschalter, der leider etwas hakelig den Wechsel der Schaltstufe

begleitet. Das puristisch, sportlich wirkende Interieur – mit kleinem Lenkrad, hochgesetztem Kombiinstrument und Sieben-Zoll-Touchscreen, der nicht in der Basisversion erhältlich ist – ergänzt sich mit dem Außen-Design, bei dem die Kanten zu Leuchten werden. LED-Tagfahrlicht (ab Active Serie), die Abbiegelichter in den Seitenspiegeln und die zu Krallen modulierten LED-Rückleuchten (bereits Serie) rahmen den flotten Franzosen ein. Diese Elemente wirken umso präsenter, wenn man als Außenhaut einen der neuen Strukturlacke (In- und Exterieurpakete ab 538 Euro) ordert.

**Helfer im Paket** | Einen wichtiger werden den Helfer wie Active-City-Brake, der aufgrund der Lasertechnik nur bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h das Auto notfalls vollständig zum Stoppen bringt, gibt es in verschiedenen Paketlösungen (ab 420 Euro). Die Einparkhilfe (hinten), statisches Abbiegelicht und die Mirror-Link-Funktion sind im Top-Niveau Serie – so kann der Peugeot 208 weit mehr als nur sparsam touren. |rs

## Peugeot 208 | Daten und Preise (Auswahl)

**Pure Tech 68** ab 10.420 Euro  
R3/999 cm<sup>3</sup> | 50 kW/68 PS | 95 Nm/3.000 U/min  
5-Gang | 14,0 s | 163 km/h | 4,4 S | 102 g/km

**Blue HDi 100 Stop & Start** ab 15.084 Euro  
R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 73 kW/99 PS | 254 Nm/1.750 U/min  
5-Gang | 10,7 s | 187 km/h | 3,0 D | 79 g/km

**Blue HDi 120 Stop & Start** ab 16.975 Euro  
R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 88 kW/120 PS | 300 Nm/1.750 U/min  
6-Gang | 9,4 s | 190 km/h | 3,6 D | 94 g/km

3.973 x 1.739 x 1.460 mm | 285 – 1.076 Liter  
Wartung: 25.000 km (1,0-/1,2-l-Motoren), 30.000 km (1,6 l)  
Effizienzklasse: B | A+ | A+  
Schadstoffklasse: Euro 6 (alle)  
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 17 | 16 | 21  
Garantie: 2 Jahre auf 5 Jahre erweiterbar

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

# Einer geht und alle jubeln

**Fahrbericht** | Im neuen Benziner-Golf wird mit Traditionen gebrochen. Drei Zylinder müssen nun reichen.



Foto: Michael Simon/Autoflotte

**Leiser und sparsamer** | Wer auf den Selbstzünder verzichtet, findet am neuen TSI seine Freude

— Es sei letztlich die „logische Konsequenz“ gewesen, die zu einem „hervorragenden Paket“ geführt habe, sagt Hermann Midden-dorf. Der Aggregateentwickler bei VW meint dabei den neuen Golf TSI, der nun wahlweise den im kleinen Bruder Up eingesetzten 1,0-Liter-Benzinmotor erhält. Damit treibt den Kompaktklasse-König zum ersten Mal ein Motor mit nur drei Zylindern an. Gegenüber den größeren Aggregaten des TSI-Golfs spart die Ein-Liter-Variante zehn Kilogramm Gewicht ein und wiegt nur noch 89 Kilogramm.

**Leisetreter** | Der Spagat zwischen Effizienzsteigerung und Erhalt des Fahrkomforts ist gelungen – die ausgewiesenen 4,3 Liter auf 100 Kilometer sind allerdings deutlich zu

optimistisch, wenn man nicht dauerhaft auf einer mit Tempo 100 limitierten niederländischen Autobahn dahingleitet. Ein mittlerer Fünf-Liter-Schnitt liegt kombiniert allerdings im Möglichen. Dafür sorgt ein Zylinderkopf mit integriertem Abgaskrümmer, der durch die Nutzung der Abgaswärme den Motor schneller aufheizt. Schöner Nebeneffekt: Die Heizung springt schneller an. Dabei bleibt der 116 PS starke Motor im normalen Drehzahlbereich angenehm leise. Das Akustik-niveau wurde laut VW gegenüber den Vierzylindern um 1,5 Dezibel gesenkt. Zu haben ist der Blue Motion mit manuellem Sechsgang-Getriebe ab 17.185 Euro, mit DSG liegt er bei 18.760 Euro. |Michael Simon