



## Peugeot 208 Regeneration

Autotest | Peugeot verwendet den Ausdruck Regeneration, um zu zeigen, dass man sich selbst wieder neu erfunden hat. In den letzten Jahren waren die Peugeots zwar schön und gut, aber es waren keine aufregenden Autos oder solche mit echten Neuerungen. Der 208 wird als der erste einer neuen Generation Peugeot angekündigt, die eine echte Neuheit und sogar begehrenswert sein sollten. Hat das geklappt?

Fast jedes neue Auto wird vom Hersteller präsentiert, als ob es die beste Erfindung sei, seit das Rad erfunden wurde. Nach den Werbeprospekten bedeutet fast jedes neue Auto eine neue Dimension des Fahrens und ist fast jedes Modell das beste in seiner Klasse. Kurz: Die Testfahrt mit dem groß angekündigten Peugeot 208 fängt mit viel Skepsis an.

Der Fotografie wegen wird ein Dreitürer 208 in der schicken "Allure"-Ausführung und der Wunderfarbe "Blossom Grey" getestet. Angesichts der Demo macht der Argwohn schnell der Bewunderung Platz. Im Vergleich mit der Konkurrenz hat der 208 bedeutend mehr Ausstrahlung und Persönlichkeit. Außerdem ist Peugeot so übermütig, den 208 kleiner zu machen als den 207 (zur Beruhigung: das geht nicht auf Kosten des Innenraums).

Beim Blick auf Details weiß der 208 von Neuem zu überraschen. So schwebt der Grill über der Front und liegt nicht darin. Der Chrom-Streifen der unter den Fenstern steckt, endet in einem schönen Bogen am Heckfenster. Über dem Fernlicht wurde LED-Tagfahrlicht aufgenommen, aber nicht darin.

Es ist die Gesamtheit der Elemente, durch die sich der 208 positiv von der Konkurrenz abhebt, ohne dass das Auto so radikal ist, dass es den durchschnittlichen Käufer abschreckt. Der einzige Nachteil der ausgesprochenen Formgebung besteht darin, dass das Fahrgestell unübersichtlich ist; die Parkhilfe ist daher eher notwendig als Luxus.



## Interieur

Einmal hinterm Lenkrad ist der 208 noch innovativer, und hier ist es mit der Zurückhaltung des diensthabenden Redakteurs endgültig vorbei. Innerhalb der Grenzen eines kompakten, bezahlbaren Autos hat Peugeot nämlich die Chance gesehen, sich wirklich zu erneuern.

Die Verhältnisse zwischen Sitz, Lenkrad und Armaturen sind in der Tat anders. Dabei ist die Glasoberfläche ungewöhnlich groß. Der Sitz steht relativ hoch, wodurch der Fahrer über das Armaturenbrett hinaus schaut und ein großes Gefühl von Kontrolle hat. Ein herrlich kleines Lenkrad kommt weit ins Auto und erzwingt damit eine aktive (also sichere!) Haltung hinterm Lenkrad.



Bei den meisten Autos sind die Anzeigen direkt hinter

dem Lenkrad angeordnet; der Fahrer schaut durchs Lenkrad durch, um zum Beispiel die Geschwindigkeit ablesen zu können. Beim 208 stehen die Anzeigen weiter hinten, unter der Frontscheibe, und der Fahrer schaut übers Lenkrad hinweg. Das ist viel einfacher abzulesen und nähert sich dem Effekt des "head up display" (Informationen, die auf die Frontscheibe projiziert werden).

## Audio und Navigation/h3>

Das Display für Navigations-, Kommunikations- und Audiosystem scheint über der Mittelkonsole zu schweben, ist aber solide ins Armaturenbrett eingebaut.



Auf dem Touchscreen erscheinen auf einer virtuellen Kugel die Dialoge. Mit einem Knopfdruck bringt der Fahrer den wichtigen Teil auf der Kugel ins Bild. Während alle andere Neuigkeiten im 208 nach einer Gewöhnungszeit als einen Schritt vorwärts erlebt wurden, blieb die Bedienung des Audio- und Navigationssystems verwirrend.

Dass der Peugeot 208 ein Auto dieser Zeit ist, beweisen die vielen Anschlussmöglichkeiten in der Mittelkonsole. Standardmäßig ist der 208 mit zwei (!) USB-Anschlüssen, einem AUX-Eingang und einer 12-Volt-Steckdose ausgestattet. Wer einen 208 fährt, hat also nie mehr leere Batterien im Laptop oder Handy! Das standardmäßige Audiosystem hört sich gut an, das optionale JBL-System ist noch besser.





## Dreizylinder

Zum Erneuerungsdrang von Peugeot gehört auch der neue 1.2 Liter Dreizylinder Benzinmotor. Durch die Wahl des Dreizylinders statt der üblichen Vierzylinder hat der Motor weniger interne Reibung. Außerdem werden weniger Teile benötigt, weshalb der Motor einfacher und billiger gebaut werden kann. Der Nachteil eines Dreizylinder-Motors ist, dass er relativ unruhig läuft.

Peugeot hat letzteres gut unterdrückt. Nur wenn vollauf Gas gegeben wird, ist das auffällige Dreizylinder-Geräusch hörbar. Außerdem kann die Kraftquelle manchmal im Stau etwas unruhig sein. In der Stadt ist kaum zu spüren, dass es der am leichtesten motorisierte 208 ist.

Auf der Autobahn muss der "208 1.2 Vti" spürbar härter arbeiten als die anderen Motoren, aber er bietet genug Leistung. Weil der kleine Motor so hart arbeiten muss, ist der von Peugeot versprochene Verbrauch nicht so einfach machbar wie mit größeren Motoren.



## Vierzylinder

So sind wir auch mit dem traditionellen 1.6 Liter Vierzylinder Benzinmotor gefahren. Dieser zeigt weniger Charakter als der Dreizylinder und erledigt seine Arbeit fast unbemerkt. Der "1.6 Vti" (120 PS) macht alles gut und ist auch bei niedriger Drehzahl kräftig. Auch deswegen war der Testverbrauch mit 5,4 Litern pro 100 km angenehm niedrig.

Der einzige Nachteil bei dieser Kraftquelle ist das Getriebe. Auf der Autobahn bedeutet eine Fahrt mit 120 km/h im fünften Gang 3.500 Drehmomente pro Minute, und das ist zu viel. Das macht das Auto auf größeren Strecken ermüdend. Dieser Motor erfordert ein sechsstufiges Getriebe oder einen größeren fünften Gang.

## Diesel

Der feinste Motor, jedoch auch der teuerste, ist der 1.6 Liter Diesel (115 PS). Der "1.6 e-Hdi" wurde überdeutlich an allen Enden gezähmt, um den Verbrauch niedriger zu machen, doch er bietet von Natur aus schon so viel Kraft, dass die Leistungen trotzdem gut sind. Bei einer niedrigen Drehzahl ist der Selbstzünder stark und geschmeidig, bei hoher Drehzahl kann dieser Löwe kräftig durchbeißen.

Dank des gut funktionierenden Stopp-/Start-Systems, des Schaltindikators und des Bordcomputers blieb der Testverbrauch mit 4,6 Litern pro 100 km angenehm niedrig.

## Straßenlage

Insbesondere mit den leichteren Motoren ist gut zu erkennen, dass Peugeot viel Arbeit bei der Gewichtsreduzierung geleistet hat (der Peugeot 208 ist durchschnittlich 110 kg leichter als der vergleichbare 207). Das macht den 208 wendig und außerdem sicherer, denn ein leichtes Auto ist einfacher zu stoppen.

Die Straßenlage ist gut und sicher, genau wie es von einem Auto dieser Generation erwartet werden darf. Das Fahrgestell ist nicht zu hart und nicht zu weich, sondern genau so abgestimmt, dass das Auto eine große Gruppe von Käufern ansprechen wird. Es ist schließlich die Kombination der Faktoren, die die Fahrt im 208 wirklich zu etwas Besonderem machen. Das fängt an mit der besonderen Sitzhaltung und dem kleinen Lenkrad und wird weiter ergänzt durch verdienstvolle Leistungen und eine lebendige Straßenlage.



## Fazit

Ist es Peugeot gelungen, ein kompaktes, bezahlbares Auto auf den Markt zu bringen, das trotzdem eine Neuheit und sogar begehrt ist? Ja, sicher! Außerdem hat Peugeot sich nicht nur auf das Äußere oder die Technik beschränkt. Noch geschickter ist, dass Peugeot dem Auto einen ausgesprochenen Charakter gegeben hat, ohne sich für den Kunden zu verbiegen.

Schließlich ist es das einnehmende Äußere, womit der 208 als erstes bezaubert. Für ein Auto in diesem Segment hat der 208 außergewöhnlich viel Charisma. Das Interieur ist nicht nur schön, sondern auch erneuernd. Die besondere Sitzhaltung macht die Fahrt mit dem 208 zu etwas Besonderem, die Ausrüstung erreicht den Rest. Die Motoren sind alle gut, wobei der Dreizylinder eine spezielle Erwähnung verdient. Der Ausdruck Regeneration ist nicht einfach nur ein Spruch, sondern wurde von Peugeot perfekt gewählt. ■

