Fahrbericht: Peugeot 208

Erste Ausfahrt in Peugeots neuem Kleinlöwen.

Wir alle kennen ihn gut – noch heute. Von 1983 bis hoch in die Neunziger hatte Peugeot die Nummer 205 im Programm. Dieser kleine schicke Charmeur fuhr sogar als Cabrio, GTI und Rallye-Auto in unsere Herzen. Jetzt bringen die Franzosen einen Nachfolger, der sich die Tugenden des damaligen Erfolgsmodells als Beispiel nimmt: Der neue 208 ist kürzer und leichter als sein direkter Vorgänger 207, aber optisch wesentlich prägnanter. Viele pfiffige Designdetails machen den Unterschied. Das Tolle dabei: Obwohl man sich gegen den Trend dafür entschieden hat, den Newcomer nicht größer ausfallen zu lassen, hat der drei- bzw. fünftürige 208 innen vergleichsweise viel Platz anzubieten.

Von der Wagenlänge her ist das Löwenbaby zum 207 etwa sieben Zentimeter geschrumpft und misst nun noch 3,97 Meter. Weil der Radstand unverändert blieb und die Vordersitze kompakter bauen, wuchs der Knieraum im Fond gar um fünf Zentimeter. 285 bis 1076 Liter Ladevolumen im Kofferraum sind auch ein Brüller. Und damit man schön effizient unterwegs ist, hat Peugeot dem neuen 208 eine Diät verpasst. Dank Leichtbau konnten rund 110 Kilo eingespart werden.

Besonderes Wohlgefühlkommt im Interieur auf, die neue Wertigkeit gefällt. Neu ist auch ein Touchscreen mit Peugeot-Apps. Ergonomisch

Copyright © 2013 ÖAMTC. www.oeamtc.at

gewöhnungsbedürftig hingegen sind die extra hoch angeordneten Instrumente, die weit vom Fahrer entfernt und nur dann voll einzusehen sind, wenn das handliche Lenkrad sehr tief arretiert wird.

Unter der Haubearbeiten zum Verkaufsstart Ende April zwei Benziner mit 95 und 120 PS sowie drei Diesel mit 68, 92 oder 115 PS Leistung. Die zwei letzteren haben die Stopp-Start-Technik. Es folgen noch ein 156-PS-Top-Benziner und zwei ganz neue Dreizylinder (1,0 mit 68 PS und 1,2 mit 82 PS, ab Juli). Diese beiden fielen auf ersten Kilometern anlässlich der Modellpräsentation durch ihre Kultiviertheit auf. Die Normverbrauchswerte starten bei 3,8 Liter, das entspricht einer CO2-Emission von 99 Gramm. Geschaltet wird manuell (leider) in meist fünf Getriebestufen oder bei den Selbstzündern wahlweise automatisiert. Die Sechsgangbox des Top-Benziners ist knackig und wäre generell wünschenswert.

Bei ersten Probefahrtenhat uns die Fahrwerksagilität überzeugt, der 208 lenkt zackig ein und federt ordentlich. Die getesteten Triebwerke hingen gut am Gas und waren angenehm laufruhig. Wenn der neue Löwe hierzulande in drei interessanten Ausstattungslinien zum Sprung aus dem Gehege ansetzt, werden mindestens 12.200 Euro fällig. Der 207 SW und CC bleiben vorerst im Programm, der 206+ nur noch bis Jahresende.

Video: Peugeot 208 auf der Genfer Autoshow 2012

Weitere Auto Neuheiten auf tv.oeamtc.at

Copyright © 2013 ÖAMTC. www.oeamtc.at