

## Peugeot 208 im Test

# Charmeur der Strasse

MARTIN A. BARTHOLDI

**P**eugeot macht den 208 zum Allrounder unter den Kleinwagen. Denn bei der sechsten Auflage haben die Kunden eine grössere Antriebsauswahl. Neben mehreren Benzinern und einem Diesel bietet Peugeot auch eine reine Elektroversion an. Und wenn der e-208 im Frühling in die Schweiz rollt, ist er mit 136 PS der stärkste 208. Aber auch als Benzinler mischt der Kleine die Stadt auf.

**Das ist neu** Mit dem Vorgänger hatte Peugeot sein sogenanntes i-Cockpit mit kleinem Lenkrad eingeführt. Dabei schaut der Fahrer übers Lenkrad auf die darüber gelegenen Instrumente. Damit soll er weniger abgelenkt werden. **Mit dem neuen 208 führen die Franzosen die nächste Entwicklungsstufe des i-Cockpits ein.** Die Instrumente

sind neu digital und sogar in 3D. Dabei liess sich Peugeot vom künstlichen Horizont in Kampffjets inspirieren: Symbole werden grösser, sobald sie für den Fahrer wichtig werden, was die Reaktionszeit, um 0,5 Sekunden verkürzen soll. Spürbar in der Praxis? Vielleicht, aber höchstens unterbewusst, denn wahrgenommen haben wir es im Alltag nicht.

**Das gefällt uns** Auf jeden Fall sehen die digitalen 3D-Instrumente cool aus. Es gibt verschiedene Darstellungen, einige mit mehr 3D-Effekten als andere. Dazu gibts mehrere USB-Anschlüsse und einen USB-C-Anschluss. **Besonders positiv aufgefallen ist uns der schlüssellose Zugang.** Der 208 entriegelt sich nicht erst, wenn wir den Türgriff berühren, sondern schon, wenn wir uns dem Auto nähern. Vorteil: Begleiter können sofort einsteigen

und müssen nicht warten, bis wir ums Auto gelaufen sind und den Griff berührt haben. **Das gefällt uns weniger** Mancher Beifahrer und auch Fahrer mag nicht schlecht staunen, wenn er den 10-Zoll-Touchscreen im Kleinwagen sieht. Ist er für diese Fahrzeugklasse doch (noch) eher unüblich. **Allderdings reagiert der Bildschirm für unseren Geschmack etwas gar träge auf unsere Eingaben.**

und müssen nicht warten, bis wir ums Auto gelaufen sind und den Griff berührt haben.

**Und so fährt er** Der 130 PS starke Benzinler hängt toll am Gas, während seine drei Zylinder munter vor sich hin knattern – nie störend, aber immer präsent. Gerne wagen wir uns damit auch mal aus der Stadt auf kurvige Landstrassen oder gar einen Pass hinauf. Die 130 PS und 230 Nm haben auch an Steigungen kein Problem mit dem 1,2 Tonnen leichten 208er. Dazu passt das für einen Peugeot sportlich straff abgestimmte

Fahrwerk. Es ist allerdings nicht so sportlich wie beim Bruder Opel Corsa und deshalb immer noch sehr komfortabel.

**Ein weiterer grosser Komfortvorteil für einen Cityflitzer ist die 8-Gang-Automatik.** Sie schaltet sanft und wählt immer den richtigen Gang. So lässt sich das mühsame Stop-and-Go im Berufsverkehr nicht nur ohne Kuppeln ertragen, sondern auch ohne unangenehmes Kopfnicken, wie es oft in anderen

Kleinwagen mit automatisiertem Schaltgetriebe vorkommt.

**BLICK-Fazit** Der neue 208 ist ein smarterer und wendiger Stadtfliitzer. Mit seiner scharfen und frechen Optik lässt er seinen Charme spielen wie einst Pierre «Winnetou» Brice. Wie es sich für einen Charmeur gehört, gibt er uns mit kompletter Vernetzung, zahlreichen Assistenten und der gelungenen Automatik ein gutes und sicheres Gefühl.



**Klein und cool**

Der 208 sieht nicht nur klasse aus, der Kleinwagen konnte uns auch auf der Strasse überzeugen.



Die Digital-Instrumente von Peugeots i-Cockpit sind neu mit einer 3D-Optik versehen – ähnlich wie in Kampffjets.

## VW-Chefstrategie am «Tag der Schweizer Garagisten»

# «2040 werden keine Verbrenner mehr kommen»

VW's Chefstrategie Michael Jost legte in Bern dar, wie der Mega-Konzern elektrisch in die Zukunft fahren will.



Mit der ID-Familie startet VW in die Elektro-Zukunft, in die der Konzern in den nächsten Jahren Milliarden investiert.

Es sind Zahlen, die beeindruckend sind: 660 000 Mitarbeiter fertigen in der VW-Konzern täglich 44 000 Fahrzeuge. Deren Leistungsspektrum reicht vom 60-PS-Kleinwagen Up bis zum 1500-PS-Luxusboliden Bugatti Chiron. Doch die Zukunft liegt gemäss Michael Jost woanders. Vor mehr als 900 Teilnehmern am «Tag der Schweizer Garagisten» in Bern skizzierte der Chief Strategy Officer der Marke Volkswagen die digitale und elektrische Transformation, die

der weltweit grösste Autobauer in Angriff genommen hat: «Der Supertanker hat sich auf den Weg gemacht.»

**Mehr als 10 000 Software-Ingenieure will VW in den nächsten Jahren einstellen.** Sie sollen unter anderem ein VW-eigenes Betriebssystem aufbauen. Digitale Kanäle werden dabei eine wichtige Erweiterung zu den Händlern vor Ort. «Als Hersteller haben wir keinen Kontakt zum Endkunden, den hat nur der Garagist», erklärt Jost. «Das

wollen wir ändern und aus der Unmenge an Daten gemeinsam neue Services kreieren.»

Die E-Mobilität wird das neue Geschäftsmodell von VW. 2050 will der Konzern komplett CO<sub>2</sub>-neutral sein. Und die schöne, neue E-Zukunft kommt schneller, als mancher denkt. Jost: «2040 werden praktisch keine Verbrenner mehr auf die Strassen kommen. Wenn man berücksichtigt, dass ein Auto rund zehn Jahre in Betrieb ist und eine Plattform für zwei

Modellgenerationen genutzt wird, werden wir 2026 die letzte Verbrenner-Plattform auf den Markt bringen.»

**Dafür investiert der VW-Konzern 33 Milliarden Euro und lanciert rund 75 vollelektrische Modelle.** «Kein Gesetz zwingt uns dazu», so Michael Jost. «Wir machen das, weil es für uns richtig ist.» Klimaschutz und Wirtschaft seien kein Widerspruch: «Aber bitte nicht mit Restriktionen, sondern mit Visionen.» SANDRO COMPAGNO

## Fiat bezahlt Tesla-Fabrik

Seit diesem Jahr dürfen neu zugelassene Autos im Schnitt nur noch 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen. Ein Grenzwert, den etwa Fiat-Chrysler (FCA) mit seiner heutigen Fahrzeugflotte nie schaffen würde.

**Deshalb einigte sich FCA schon Anfang 2019 mit Tesla, dass Fiat-Chrysler bis 2023 in Europa E-Autos von Tesla zur eigenen Flotte zählen darf,** um den Flottenverbrauch aufs Erlaubte zu senken – und so drohende EU-Milliardenbussen zu umgehen.

Ist das legal? Ja! Die EU erlaubt Herstellern, ihre Flotten bei der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zusammenzulegen. Nicht nur innerhalb von Konzernen (z. B. Volkswagen mit Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Seat, Skoda und VW), sondern auch zwischen nicht

verbundenen Unternehmen – wie eben jetzt FCA und Tesla, die vergangenen Februar einen sogenannten offenen Pool bildeten und dies gemäss der EU offiziell eintragen liessen.

Natürlich tritt Tesla sein Kontingent nicht aus Nächstenliebe ab, sondern lässt sich den Deal vergolden. Zwar gibts keine offiziellen Zahlen, man spricht aber von rund zwei Milliarden Franken, die FCA bis 2023 an Tesla zahle. **Ungefähr jener Betrag, den Tesla in den Bau seiner Gigafactory nahe Berlin investiert.** Auch in Amerika hat Tesla schon ähnliche Deals gemacht und soll seit 2010 so fast zwei Milliarden Franken Umsatz generiert haben. Zu den Käufern zählen General Motors (GM) – und Fiat-Chrysler.

RAOUL SCHWINNEN



Tesla will eine Gigafactory wie hier in Fremont (USA) für zwei Milliarden Franken in Brandenburg (D) errichten.