

Peugeot 2008 Hybrid Air Der fährt auch mit Luft

So funktioniert der Druckluft-Hybrid



Hydraulikpumpe Bremsenergie treibt die Pumpe an. Sie komprimiert Luft im Druckluftspeicher

CVT-Getriebe Der Druckluft-Hybrid soll nur mit einem stufenlosem Getriebe angeboten werden

Motor Zum Start 2016 sind ein 82-PS-Benziner im 208/2008 und ein 110-PS-Benziner im 308 vorgesehen

Druckluftspeicher Statt teurer Batterien wird hier Energie gespeichert. Sie soll dann für 30 Kilometer reichen



Öko-SUV: Der 2008 soll 2016 mit dem AirHybrid auf den Markt kommen

Was dem Siegeszug der Hybriden im Weg steht, sind vor allem die hohen Preise für Batterien. Der PSA-Konzern (Peugeot und Citroën) stellt gemeinsam mit Bosch ein neues Hybrid-Konzept vor. Dabei werden herkömmliche Benzin- oder Dieselmotoren mit einem hydraulischen Antrieb kombiniert. Energie, die sonst beim Bremsen in nutzloser Wärme verpufft, wird in zwei Druckluftbehältern gespeichert. Im Drittmix sollen 30 Prozent weniger Verbrauch möglich sein. Weil das System günstig produziert werden kann, soll es vor allem in Kleinwagen und Mini-SUV eingesetzt werden.

Die, die sonst beim Bremsen in nutzloser Wärme verpufft, wird in zwei Druckluftbehältern gespeichert. Im Drittmix sollen 30 Prozent weniger Verbrauch möglich sein. Weil das System günstig produziert werden kann, soll es vor allem in Kleinwagen und Mini-SUV eingesetzt werden.

Peugeot 208 GTi Der Klassiker ist zurück

Peugeot macht den 208 zum Sportler: In Erinnerung an den legendären Peugeot 205 GTi legen die Franzosen auch vom Nachfolgermodell 208 eine sportliche Variante mit dem Beinamen GTi auf. Der Klassiker sorgte ab 1984 für ordentlich Dampf in der Kleinwagenklasse. Denn er wog wenig und hatte ordentlich Zunder unter der Haube. Die Neuaufgabe bekommt 200 PS aus dem bekannten 1,6-Liter-Turbo, die auf 1160 Kilo Leergewicht treffen. Das reicht für den

Spurt auf Tempo 100 in sieben Sekunden und rund 220 km/h Spitze. Die Preise sollen bei circa 23 000 Euro beginnen.



So sieht die Serienversion aus: große Räder, Spoiler, Schweller und neu gestaltete Scheinwerfer für den 208 GTi. Im Innenraum setzt Peugeot auf rote Kontraste an Instrumenten und Mini-Lenker. Die Sportsitze tragen Nappa-Leder mit Karostoff – hört sich ein wenig nach VW Golf GTi an



FOTOS: HERSTELLER (8)

Weitere Neuheiten aus Genf



- | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|---|
| Volvo V70
Hat Volvos neue Sicherheitssysteme | Volvo XC60
Frisch gemachter SUV-Bestseller | Volvo XC70
Lifestyle-Laster aus Göteborg: Facelift | Volvo S80
Schweden-Oberklasse mit neuen Details | VW Cross Up
Höhergelegter Pseudo-Allesüberwinder | VW Beetle GSR
Gelb-schwarzer Renner – gab's schon mal! | VW XL1
VW sagt, er braucht nur 0,9 Liter Diesel |
|--|--|--|---|--|--|---|

Citroën C3/C3 Hybrid Air/C4 Picasso Sparen mit Luft und Raum für Familien



Der C3 (links) präsentiert sich in Genf mit frischer Optik – und als besonders sparsame Hybrid-Air-Variante (oben)



Der Kompaktvan C4 Picasso bietet neben viel Platz auch ein modernes Cockpit mit reichlich Displays in der Mittelkonsole

Raumwunder erledigt bei Citroën der C4 Picasso. Der Fünfsitzer (Grand Picasso mit sieben Sitzen zur IAA) steht auf einer neuen Plattform, die ähnlich flexibel und günstig wie VWs Baukastenprinzip sein soll. Der C4 Picasso wird fünf Zentimeter kürzer sowie etwas niedriger, beim Radstand legt er aber um rund fünf Zentimeter zu. Gut für das Raumangebot.

Beim C3 geht es vor allem um optische Neuheiten: verchromter Kühlergrill, andere Rückleuchten, bessere Sitzpolster. Technisch stehen sparsamere Dreizylinder-Benziner mit 1,0 und 1,2 Liter Hubraum sowie 68 und 82 PS im Mittelpunkt.

Ebenfalls im C3 zeigen die Franzosen die zusammen mit Peugeot entwickelte Hybrid-Air-Technik (siehe Kasten links). Statt schwerer und teurer Batterien speichert hier ein Druckluftbehälter Energie, bei Bedarf wird diese über eine Hydraulikeinheit wieder abgerufen.

Das Direkt-Prinzip gegen Haarausfall.*

FÜR FRAU UND MANN.

Der Hauptgrund für Haarausfall

Bei 95 % aller Betroffenen reagieren die Haarwurzeln empfindlich auf Dihydrotestosteron (DHT). Die Folge: Haarausfall.*

* anlagebedingt

Eil-Cranell®
Vom Experten. Gegen Haarausfall.

Das medizinische Direkt-Prinzip

Eil-Cranell® wirkt zielgerichtet an der Haarwurzel und kann den schädlichen DHT-Effekt reduzieren. Direkt. Verträglich. 1x täglich.



Eil-Cranell® 250 Mikrogramm/ml. Wirkstoff: A/fatradial. Anwendungsgebiete: Zur Steigerung der verminderten Anagenhaarrate bei der leichten androgenetischen Alopezie (hormonell bedingter Haarausfall) bei Männern und Frauen. Zu Risiken und Nebenwirkungen lesen Sie die Packungsbeilage und fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker. Galderma Lab. GmbH, 40474 Düsseldorf. Stand: August 2012

www.haarausfall.de