



Peugeot 3008 HDi FAP 150 Platinum

Fünftüriger SUV der unteren Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Peugeot bringt mit dem 3008 ein ungewöhnliches Auto auf den Markt - es will das Beste aus mehreren Fahrzeuggattungen vereinen und ist ein bisschen von allem. Er sieht etwas wie ein SUV aus, hat aber keinen Allradantrieb. Man sitzt hoch wie in einem Van, der 3008 bietet aber nicht soviel Platz - dafür sitzt man wie in einem Flugzeugcockpit mit vielen Schaltern und Knöpfen. Er will agiles Fahrverhalten bieten, hat aber nur an der Hinterachse einen Wankausgleich. Er verfügt über ein Abstandsradar, zeigt aber nur den Abstand zum Vordermann in Sekunden an, eine Abstandsregelung gibt's nicht. Er bietet ein Head-Up-Display, aber nur auf einer kleinen separaten Scheibe. Der überarbeitete Dieselmotor ist sauber (Euro 5) und relativ sparsam - sehr gute Fahrleistungen bietet er auch. Insgesamt ein sicheres und interessantes, wenngleich noch nicht ganz perfektes Angebot für Individualisten. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, Skoda Yeti, VW Tiguan

- +** ordentliche Verarbeitung, variabler Kofferraum, kräftiger Motor, interessante technische Details
- langer Bremsweg mit 16-Zoll-Allwetterreifen, viele "halbe Sachen" (z.B. Head-Up-Display, Wankausgleich, kein Allrad lieferbar)



ADAC-URTEIL



2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, alle Anbauteile sind sauber integriert. Auch im Interieur setzt sich das positive Bild fort, es wirkt alles solide und hochwertig - ein deutlicher Qualitätssprung zu älteren Peugeot-Modellen ist erkennbar. Zahlreiche Alublenden und Hochglanz-Kunststoffflächen vermitteln einen wertigen Eindruck. Der Motorraum ist unten fast vollständig abgeschottet, das reduziert das Eindringen von Schmutz, reduziert Luftverwirbelungen und wirkt sich damit günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Schmutz gut abgedichtet, zusätzlich schützen Abdeckungen die Schweller vor Kratzern. Außen ist die Karosserie recht gut gegen kleine Beulen durch andere, unvorsichtige Verkehrsteilnehmer abgesichert, entsprechende Seitenleisten und Kunststoffeinlagen in Front- und Heckschürzen sind vorhanden. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden.

- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden - in dieser Fahrzeugklasse und Preisklasse eine Zumutung. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung. Einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel hat sich Peugeot gespart.

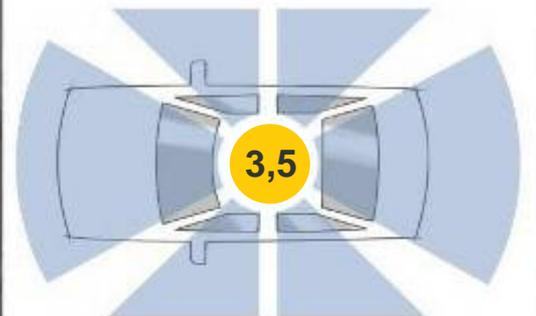
2,6

Sicht

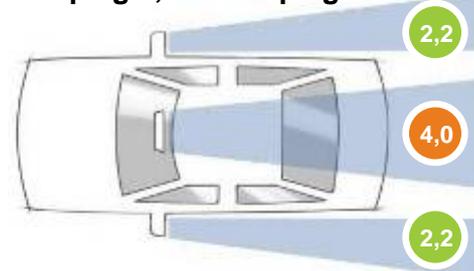
Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen. Besonders übersichtlich ist die Karosserie aber nicht. Das spiegelt sich auch bei der ADAC-Rundumsichtmessung wider. Hier schneidet der 3008 noch zufriedenstellend ab, besonders der Bodenblick nach hinten lässt aber zu wünschen übrig. Die breiten Dachsäulen (vor allem C-Säule) schränken die Sicht nach draußen ein.

+ Die Scheibenwischer befreien einen besonders großen Bereich der Frontscheibe zuverlässig von Wasser. Die hellen Bi-Xenon-Scheinwerfer verfügen über eine Kurvenlichtfunktion und leuchten die Fahrbahn gut aus. Die integrierten Tagfahrleuchten sorgen dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird. Beim Rangieren helfen vorne und hinten Parksensoren, die den Fahrer akustisch und optisch vor Hindernissen warnen. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab.

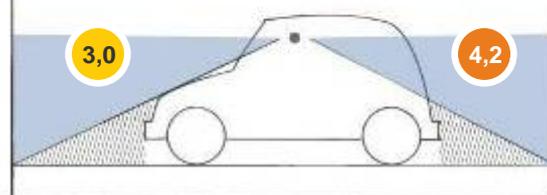
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der besonders breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

2,7

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorne klappt recht gut, die Schweller sind aber nicht gerade niedrig und auch der Abstand zwischen Schweller-Außenkante und Sitz-Außenkante könnte kleiner sein. Achtgeben muss man vor allem auf den Kopf beim Einsteigen, weil die A-Säule recht flach verläuft. Hinten klappt der Zustieg ohne Probleme und verhältnismäßig bequem. Die Türbremsen rasten kräftig genug ein, sind aber arg grob gerastert, die Türen bleiben nur in wenigen Positionen stehen.

⊕ Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung mit großen Tasten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden - außer für den Fahrer, der muss mit einem Brillenfach vorlieb nehmen.

1,3

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der 3008 verfügt über ein sehr geräumiges Gepäckabteil. Im Normalfall stehen 425 l Volumen zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 835 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum des 3008 stellt üppige 425 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung.

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante beträgt knapp 71 cm über der Straße. Befindet sich der Ladeboden in unterster Position, ergibt sich folglich das größte Ladevolumen, aber auch eine 15 cm hohe innere Bordwand.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine große Öffnung frei. Die Klappe öffnet sehr hoch, damit risikieren auch große Leute nicht so leicht schmerzhaft Beulen. Der untere Teil der Heckklappe lässt sich ebenfalls problemlos mit einer Hand öffnen. Insgesamt kann man aufgrund der praktischen Form und der großen Ladeöffnung das Gepäckabteil gut nutzen.

⊖ Die zweigeteilte Heckklappe hat auch ihre Nachteile, denn durch den unteren Teil wird man recht weit vom Auto "weggehalten".

2,1

Kofferraum-Variabilität

Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen, es gibt einen doppelten Boden und Verzurrösen auf dem Boden - schwere Gegenstände kann man daran schlecht befestigen, weil der Zwischenboden nur aufliegt.

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, beim Umklappen der Lehnen senkt sich auch die Sitzfläche ab, dadurch ergibt sich eine ebene Ladefläche (Zwischenboden in mittlerer Position). Der Klappmechanismus der Rückbank lässt sich leicht bedienen, lediglich beim Hochklappen sollte man auf die Gurte achten. In der hinteren Lehne gibt es eine Durchlade, damit können auch lange schmale Gegenstände praktisch transportiert werden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

Ein paar Details im neuen 3008 machen die Bedienung etwas umständlicher, als sie sein müsste. Dazu gehören die Knöpfe zur Steuerung des Fahrzeug-Menüs unten links am Armaturenbrett, die mit zahlreichen Knöpfen gefüllte Radio-Front und die ungünstig angeordneten Lehnen-Einsteller.

⊕ Denn ansonsten kommt man mit der 3008-Bedienung recht gut zurecht. Die zahlreichen Knöpfe, die auch der Design-Anlehnung an ein Flugzeug-Cockpit geschuldet sind, benötigen die eine oder andere Lernstunde, dann klappt die Steuerung der zahlreichen Funktionen aber gut. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Das Head-Up-Display hat ebenso einen guten Kontrast, die Zeichen sind aber relativ klein und die Simpel-Ausführung über die Projektion auf eine separate kleine Kunststoffscheibe vor dem Fahrer ist sicher nicht die beste Lösung. Der Bordcomputer zeigt u.a. Moment- und Durchschnittsverbrauch an. Das Lenkrad hat einen großen Einstellbereich, es lässt sich in Höhe und Reichweite anpassen. Die Pedale und der Schalthebel liegen günstig. Der Scheibenwischer wird auf Wunsch automatisch gesteuert, nach welchem System die Elektronik wischt, bleibt aber manchmal ein Rätsel. Die Lichtautomatik arbeitet nachvollziehbarer und bedarfsgerecht. Die Klimabedieneinheit ist günstig angeordnet und die Funktionen relativ einfach zu verstehen, nur der Knopf für die Heckscheibenheizung wird manchmal vom Schalthebel verdeckt. Die Bedienung des Radios ist an manchen Stellen gewöhnungsbedürftig, das Audiogerät lässt sich aber auch von einem praktischen Satelliten am Lenkrad steuern. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Alle vier Fenster verfügen über eine Antipp-Automatik (abwärts und aufwärts). Leseleuchten gibt's im Innenraum für alle Insassen. Ablagefächer sind zahlreich vorhanden, auch ein ausgesprochen großes im Mitteltunnel zwischen den Vordersitzen.

⊖ Das Handschuhfach ist zu klein und weist ein sehr ungünstiges Format auf, nicht mal die Bedienungsanleitung kann dort Platz finden. Zum Schließen der Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen.



Der Innenraum des 3008 ist gut verarbeitet, die Bedienung sehr funktionell, wenn auch gewöhnungsbedürftig.

⊕ Auf den Vordersitzen ist für Personen bis fast 1,95 m genügend Platz, die Kopffreiheit fällt besonders üppig aus. Die Innenbreite ist sehr großzügig bemessen. Auch dank des Panorama-Glasdachs ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, so dass man sich trotz der voluminösen Mittelkonsole nicht eingengt fühlt.

2,4 Raumangebot hinten*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bietet sich hinten immer noch genug Platz für bis zu 1,87 große Leute. Sitzen hinten höchstens zwei Erwachsene, ist die Innenbreite für sie sehr üppig dimensioniert. Für drei Erwachsene wird es aber eng, zumal der mittlere Sitzplatz nicht besonders bequem ist. Das Raumempfinden profitiert auch hinten vom großen Glasdach, man fühlt sich nicht eingeeengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,87 m ausreichend Platz vor.

2,1 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Peugeot insgesamt ausgewogen und gut abgestimmt. Das Fahrwerk nimmt lange Bodenwellen gelassen und ohne Nachschwingen. Auch kurze Bodenwellen werden gut pariert und bringen kaum Unruhe in den Innenraum. Stuckern tritt kaum auf. Weniger bequem wird es bei Einzelhindernissen wie Querrillen und abgesenkten Kanaldeckeln, hier spricht die Federung etwas hölzern an. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft. An der Hinterachse verbaut Peugeot einen aktiven Wankausgleich, dadurch fällt die Seitenneigung recht gering aus. Jedoch führt diese Variante ohne Wankausgleich an der Vorderachse auch dazu, dass in schnell durchfahrenen Kurven das kurveninnere Hinterrad früh abhebt. Bei voller Beladung ändert sich die Federung wenig.

1,9 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung und können damit verschiedenen Personenstaturen gut angepasst werden. Der Fahrersitz besitzt eine Lordosenstütze, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind günstig geformt und bieten dem Körper festen Halt. Auch der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Dank hoher Lehnen und angenehmer Polsterung kann man den Sitzen insgesamt einen guten Sitzkomfort attestieren. Auf der Rückbank geht's nicht ganz so bequem zu, die Flächen und Lehnen sind aber auch gut geformt und angenehm gepolstert. Lediglich große Erwachsene haben auf langen Strecken etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

⊖ Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man bei sommerlichen Temperaturen schnell und ausgiebig.

1,3 Innengeräusch

⊕ Dass der 3008 ein angenehmer Reisewagen ist, zeigt sich auch an dem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bis 130 km/h liegt er gemessen im sehr guten Bereich. Auch subjektiv beurteilt ergibt sich keine Kritik, der Motor ist leise im Hintergrund zu hören, von Fahr- oder Windgeräuschen bleiben die Insassen weitgehend unbehellig. Selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten wird der Franzose nicht laut.

2,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne recht gut an und zeigt eine zufriedenstellende Wirkung. Ansprechen und Wirkung der Heizung sind hinten merklich schlechter.

⊕ Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann individuell nach oben, Mitte und unten eingestellt werden, jedoch nicht getrennt für links und rechts. Im Automatikmodus arbeitet die Zweizonen-Klimaautomatik fein und situationsangepasst. Einen Pollenfilter gibt's serienmäßig. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

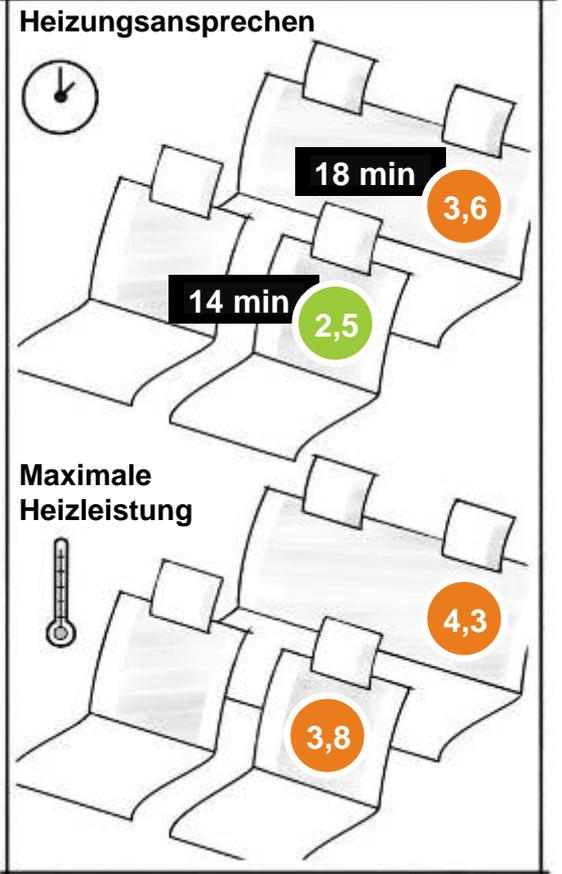
⊕ Der 2,0-l-Dieselmotor wurde von Peugeot überarbeitet und leistet nun 150 PS. War er bereits vorher schon nicht schwächlich, legt er sich jetzt erst recht ins Zeug und überzeugt besonders bei den Elastizitätsmessungen mit sehr guten Ergebnissen. Schaltfaules Fahren ist also kein Problem. Dreht man die Gänge aus, beispielsweise bei einem Überholmanöver, lassen sich gute Beschleunigungswerte erzielen.

1,7 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, es werden kaum Vibrationen bis in den Innenraum übertragen. Störende Brummfrequenzen oder Dröhnen treten nicht auf, der Motor bleibt sowohl bei sehr niedrigen als auch bei hohen Drehzahlen ein angenehmer Begleiter.

1,8 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten - hier sind gegenüber älteren Peugeot-Modellen klare Vorteile spürbar. Auch schnelles Schalten ist ohne Haken möglich. Die Schaltwege fallen kurz genug aus. In den Rückwärtsgang kann man leicht schalten; ein Ring am Schaltknauf sichert den Gang vor versehentlichem Einlegen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,3 Getriebeabstufung

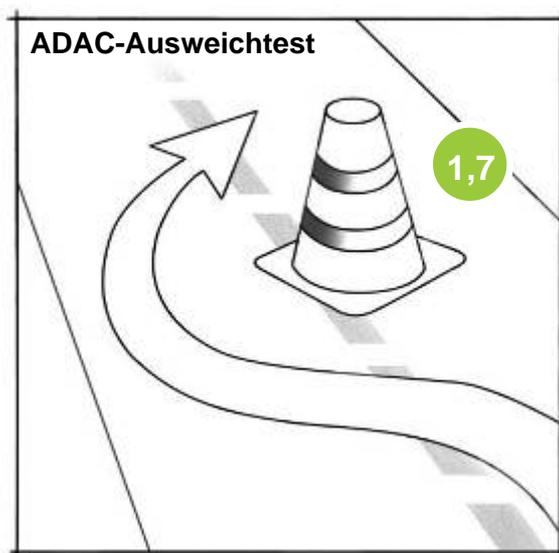
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind sehr gut gewählt, es entstehen beim Schalten keine großen Drehzahlsprünge dank gut passender Ganganschlüsse. Die Schaltstufen harmonisieren auch gut mit der Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung hat Peugeot eher etwas kürzer gewählt, zugunsten besserer Fahrleistungen - zu hoch ist das Drehzahlniveau aber auch auf der Autobahn nicht.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Die Traktion der Antriebsräder geht in Ordnung, aber gerade bei Kurvenfahrten ist das kurveninnere Rad mit dem hohen Drehmoment des Motors überfordert und lechzt nach Halt, bis es von der Traktionskontrolle eingebremst wird. Dieses "Problem" hat man schon bei trockener Fahrbahn, auf nasser tritt es schon beim Geradeausfahren in den beiden untersten Gängen auf. An dieser Stelle vermisst man den Allradantrieb.

⊕ Als Besonderheit bietet Peugeot im Grip-Control-Paket die Möglichkeit für den Fahrer, die ESP-Regelungen zu beeinflussen und je nach Fahrbahnbeschaffenheit anzupassen; man kann zwischen Straße, Schnee, Schlamm und Sand wählen oder das ESP auch ganz abschalten (bis 50 km/h). Gewisse Unterschiede sind feststellbar und bringen kleine Vorteile je nach Untergrund, ein Allradfahrzeug ist jedoch konzeptbedingt überlegen. Von Nachteil sind die mit dem Paket verbundenen 16-Zoll-Allwetterreifen. Sie bringen deutliche Einbußen bei der Fahrdynamik und beim Bremsen und ersetzen die bei Platinum serienmäßigen 18-Zoll-Räder - eigentlich ein schlechter Tausch. Trotz der weniger günstigen Räder kann der 3008 aber beim ADAC-Ausweichtest überzeugen; er reagiert gut auf Lenkbefehle und neigt zum Untersteuern. Gleichzeitig greift ESP effektiv und stark ein, so dass ein deutlicher Geschwindigkeitsabbau erfolgt und das Auto rasch in einen ungefährlichen Tempobereich kommt. Das kurveninnere Hinterrad hebt leicht ab, eine Kippgefahr besteht aber nicht. Die Lenkung bleibt leichtgängig und verhärtet nicht. Auch im normalen Fahrbetrieb verhält sich der 3008 bei jedem Tempo richtungsstabil und hält gut seine Spur. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen in dabei nicht so leicht vom Kurs ab.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Peugeot leicht, ein Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Voll beladen nimmt die Untersteuertendenz etwas zu, jedoch bleibt auch dann der 3008 absolut sicher.

2,6 Lenkung*

- ⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt damit die Handlichkeit des 3008. Dazu passt auch, dass der Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren angenehm gering ist.
- ⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,3 m sehr üppig aus - mehr als bei manchem 5-m-Oberklasse-Auto.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der 3008 durchschnittlich 40,5 m - kein Ruhmesblatt für ein neues Auto (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 215/60 R16). Das mäßige Ergebnis ist sehr wahrscheinlich auf die Reifen zurückzuführen, die im Grip-Control-Paket enthalten sind und die serienmäßigen 18 Zoll Reifen ersetzen - mit diesen wären erheblich bessere Werte zu erwarten, zumal die Bremsanlage sehr standfest ist und keinerlei Fading zeigt. Die Bremse spricht gut an, man kann sie fein dosieren.

2,4 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Peugeot 3008 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie über einen Bremsassistenten. In der Ausstattungsvariante Platinum gibt es zusätzlich in Serie ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem und das Innovations-Paket mit Head-Up-Display und Abstandswarner; dem Fahrer wird der Abstand zum Vordermann in Sekunden angezeigt, leider nicht in Metern, zudem erfolgt die Warnung bei zu geringem Abstand nur optisch und eher unauffällig. Das Head-Up-Display besteht aus einer kleinen Scheibe vor dem Fahrer, die oben aus dem Armaturenbrett gefahren wird; dort werden die Informationen wie Geschwindigkeit, Tempomat und Abstandswarnung hineinprojiziert. Diese Lösung ist nicht optimal, weil die Entfernung zum Fahrer nicht so groß ist und das linke und rechte Auge die Projektion leicht versetzt wahrnehmen. Einige Testpersonen empfanden das irritierend. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- ⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP schneidet der 3008 gut ab, er erreicht 31 Punkte und damit gerade so fünf von fünf möglichen Sternen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz - leider ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze relativ groß. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Über den Anschnallstatus der hinteren Gurte informiert ein Display. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann eine nach einem Unfall verklemmte Türe leichter geöffnet werden

– Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,60 m große Personen - das ist eindeutig zu wenig.

2,1 Kindersicherheit

Zwei Kindersitze können auf der Rückbank problemlos montiert werden, für drei Kindersitze reicht der Platz nicht aus. Die hinteren Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, er könnte aber etwas sensibler reagieren.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der 3008 bei der Kindersicherheit 40 Punkte bzw. 81 Prozent. Serienmäßig sind auf den beiden äußeren hinteren Plätzen Isofix-Befestigungen und Ankerhaken vorhanden. Kindersitze können aber auch gut angeschnallt werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Einen zu hohen Gurtbedarf sollte der Sitz aber nicht haben, denn die Gurtlängen sind etwas knapp bemessen. Per Schlüsselschalter im Handschuhfach kann der Beifahrerairbag deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden.

– Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

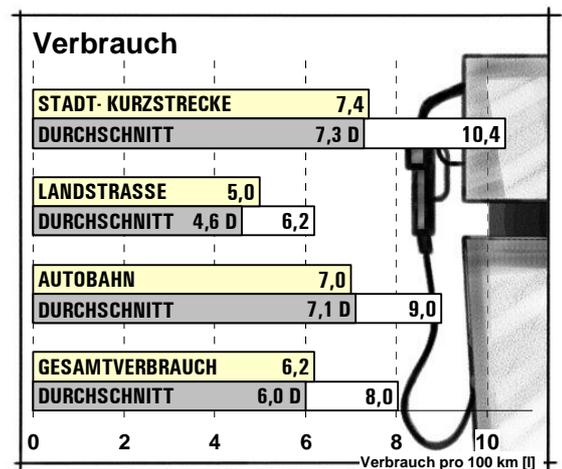
3,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sollte Peugeot dringend nachbessern, nur 31 Prozent sind ein mageres Ergebnis für den neuen 3008. Damit erfüllt er nur die Mindeststandards für eine Zulassung. Während der Stoßfänger recht gut entschärft ist, bergen die Randbereiche der Motorhaube, die Kotflügel und die Fensterrahmen ein hohes Verletzungsrisiko.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Peugeot 3008 erzielt einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 6,2 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 161 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das leider nur für 24 Punkte. Innerorts benötigt er 7,4 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,0 l alle 100 km. Negativ auf den Verbrauch wirken sich das hohe Gewicht (knapp 1,6 t) und die relativ große Stirnfläche aus. Ersteres erhöht den Innerorts-Verbrauch, letzteres den Autobahn-Verbrauch. Dass sich der Gesamtkonsum dennoch im Rahmen hält, liegt einerseits an der effizienten Arbeitsweise des Motors, andererseits auch an der verhältnismäßig guten Aerodynamik des Aufbaus, der einen cW-Wert von 0,296 aufweist.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,6

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, ein geschlossenes Partikelfiltersystem fängt die Rußpartikel effektiv auf und verbrennt sie praktisch rückstandsfrei. Auffällig sind die verhältnismäßig niedrigen Stickoxidwerte, auch im Autobahnzyklus - das ist ein sehr gutes Ergebnis für einen Dieselmotor und zeigt, dass Peugeot die Abgaswerte nicht nur für den EU-Zyklus optimiert hat. Der Lohn sind 44 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe des EcoTest, eines der bisher besten Diesel-PKW-Ergebnisse. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält der 3008 HDi 150 im ADAC EcoTest 68 Punkte und damit 3 Sterne. Leider reicht es nicht ganz für die 4 Sterne, weil der Verbrauch etwas zu hoch ist.

4,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 3008 nicht besonders sparsam mit dem Diesel umgeht, kann hier nur eine gute bis mittelmäßige Bewertung erfolgen.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

2,1

Wertstabilität*

⊕ Dem 3008 wird ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell ganz neu auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist. Ebenso von Vorteil ist die relativ moderne Motor-Technologie mit Partikelfilter und Euro5-Einstufung. Der Verbrauch liegt nicht zu hoch.

5,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ Ein Grundpreis von fast 30.000 Euro bedeutet viel Geld, nicht nur für einen Peugeot. Allerdings sollte man beachten, dass in dieser Variante die Ausstattung sehr umfangreich ist. Im Sicherheitsbereich ist alles Nötige an Bord (Airbags, ESP usw.), und auch der Komfortbereich ist komplett, angefangen bei der Zwei-Zonen-Klimaautomatik bis hin zu 18-Zoll-Alufelgen. Es sind sogar Besonderheiten wie ein Radar-basierter Abstandswarner, ein Head-Up-Display und der "Adventure-Look" serienmäßig dabei.

4,6

Fixkosten*

– Die festen Kosten fallen relativ hoch aus. Die Einstufung bei der Haftpflichtversicherung hält sich noch im Rahmen, relativ teuer sind aber die Vollkaskoversicherung und auch die Teilkasko. Ein klein wenig kann der 3008 von der neuen Regelung der KFZ-Steuer profitieren, die CO₂-Komponente wirkt sich positiv auf die Steuerforderung des Staates aus.

4,7

Monatliche Gesamtkosten*

– Die Kraftstoffkosten fallen nicht besonders niedrig aus, die Versicherung ist eher teuer und aufgrund des hohen Anschaffungspreises ist der absolute Wertverlust relativ hoch. Das alles summiert sich zu hohen absoluten monatlichen Gesamtkosten und damit zu einer schlechten Bewertung im Umfeld seiner Klasse.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	HDi FAP 150
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	340/2000
0-100 km/h[s]	11,8	8,9	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	202	195
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,6 S	7,7 S	6,2 D
CO ₂ [g/km]	165	167	146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/17	15/19/17	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	122	126	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	530	587	558
Preis [Euro]	21.500	25.650	27.550

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R18
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/ 5,0/ 7,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ 161g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4365/1837/1639 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	316 Euro
Monatliche Gesamtkosten	586 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20
Grundpreis	29.550 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Peugeot 3008 HDi FAP 150 Platinum

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandswarner (ohne ACC)	Serie
Antriebsschlupf-Regelung (ASR +, Grip-Control)	200 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Bremsassistent)	Serie
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	900 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Doppelverglasung	300 Euro
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 950°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheiz-/anklappbar	Serie
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Panorama-Glasdach	Serie
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,3	Bremse	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,2}	2,2
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,9
Raumangebot hinten*	2,4	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,6
Komfort	2,1	Schadstoffe	1,6
Federung	2,1		
Sitze	1,9		
Innengeräusch	1,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,3
Klimatisierung	2,5	Betriebskosten*	2,5
Motor/Antrieb	1,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Fahrleistungen*	1,6	Wertstabilität*	2,1
Laufkultur	1,7	Kosten für Anschaffung*	5,2
Schaltung	1,8	Fixkosten*	4,6
Getriebeabstufung	1,3	Monatliche Gesamtkosten*	4,7

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte Klassenbezogen

ADAC autotest