



## Peugeot 3008 HDi FAP 110 Tendance EGS6

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

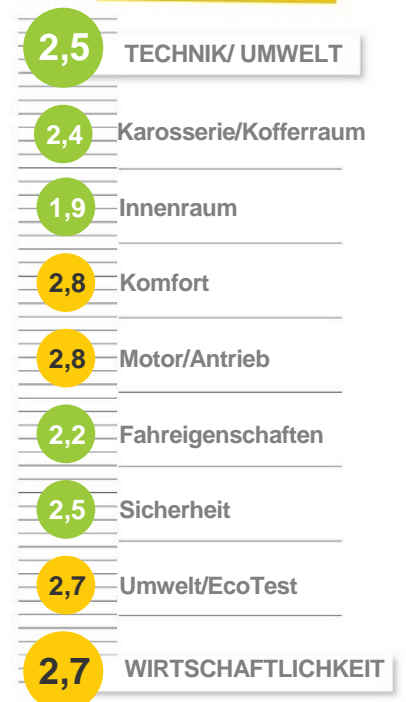
**D**er 3008 von Peugeot will anders sein, sich abheben vom Standard, das Beste aus mehreren Fahrzeuggattungen vereinen. Letztlich ist und hat er ein bisschen was von allem. Er sieht ein wenig aus wie ein Geländewagen, hat aber keinen Allradantrieb. Man sitzt hoch wie in einem Van, hat aber nicht so viel Platz. Das Armaturenbrett wirkt wuchtig wie das eines Sportwagens - in der getesteten Basis-Variante ist es mit Schaltern und Knöpfen aber nicht gerade überladen. Das Fahrwerk setzt auf Agilität, ist sicher abgestimmt, lässt aber Komfort vermissen. Der Motor läuft ausgesprochen kultiviert für einen Vierzylinder-Diesel und liefert genug Leistung. Bedenklich ist das automatisierte Sechsganggetriebe: Es nervt mit unharmonischen Schaltvorgängen. Hier sei die Handschaltung empfohlen, auch wenn der Aufpreis für den Automaten nur bei 600 Euro liegt. Insgesamt ein sicheres, interessantes Angebot für Individualisten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, Skoda Yeti, VW Tiguan.

**+** ordentliche Verarbeitung, variabler Kofferraum, kultivierter Motor

**-** sehr gewöhnungsbedürftiges automatisiertes Schaltgetriebe



### ADAC-URTEIL



⊕ 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; im weiteren Verlauf ist der Unterboden aber nur halbherzig verkleidet. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Schmutz gut abgedichtet, ein sinnvoller Schutz der Schweller vor Kratzern fehlt aber. Außen ist die Karosserie recht gut gegen kleine Beulen durch andere, unvorsichtige Verkehrsteilnehmer abgesichert, entsprechende Seitenleisten und Kunstoffeinlagen in Front- und Heckschürzen sind vorhanden. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt üppige 535 kg (inkl. Fahrer). Die Scheinwerferlampen sind vorne recht ordentlich zugänglich - nicht selbstverständlich. Es ist ein vollwertiges Reserverad unter dem Kofferraumboden vorhanden (Option).

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden - in dieser Fahrzeug- und Preisklasse eine Zumutung.

Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen. Besonders übersichtlich ist die Karosserie aber nicht. Das spiegelt sich auch in 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 Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nachts zufriedenstellend aus, es fehlt vor allem an der Helligkeit, die z.B. Xenonlichter bieten.

⊕ Die Scheibenwischer befreien einen besonders großen Bereich der Frontscheibe zuverlässig von Wasser. Die integrierten Tagfahrleuchten sorgen dafür, dass man auch auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird.

⊖ Es gibt keine Parksensoren in der Optionsliste für die Ausstattung Tendance, ebenso wenig einen automatisch abblendenden Innenspiegel oder Xenonscheinwerfer.

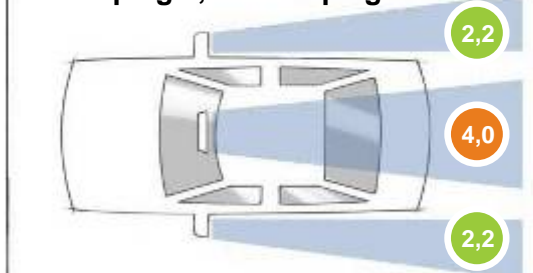


Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der besonders breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

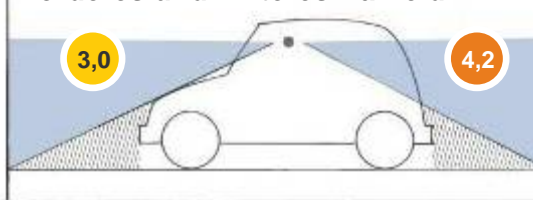
### Rundumsicht



### 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.

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 (vor allem hinten) arg grob gerastert, die Türen bleiben nur in wenigen Positionen stehen. Es besteht kaum die Gefahr des Aussperrens, weil die Verriegelung bei einer offenen Tür unterbunden wird.

⊕ 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 hat gar nichts.

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.**

2,3

## 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.

Andererseits kann man auch eine mit der Bordwand ebene Ladefläche erhalten, wenn man den verstellbaren Ladeboden in die mittlere Position setzt.

⊕ 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". Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt mit nur einer Lampe etwas mager aus.

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 gut transportiert werden.

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

1,9

## INNENRAUM

1,9

### Bedienung

**+** Mit der 3008-Bedienung kommt man recht gut zurecht. Die Anzahl der Knöpfe hält sich bei der Basisausstattung Tendance in Grenzen, man benötigt nur wenig Einlernzeit. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- 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 hat eine Antipp-, eine nicht verstellbare Intervallfunktion und zwei Wischgeschwindigkeiten, einen Regensensor gibt's nicht. Auch die Lichtautomatik bleibt den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Die Klimabedieneinheit ist günstig angeordnet und die Funktionen der manuellen Klimaanlage sind einfach zu verstehen. Die Bedienung des Radios mit CD-Player ist simpel. Das Audiogerät lässt sich auch von einem praktischen Satelliten am Lenkrad steuern. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Die vorderen Fenster werden elektrisch gesteuert und verfügen über eine Antipp-Automatik (abwärts und aufwärts); hinten ist noch Muskelkraft gefragt, um die Fenster per Kurbel zu bewegen. Leseleuchten gibt's im Innenraum nur für die Insassen vorne, ganz hinten über dem Kofferraum befindet sich noch eine zentrale Leuchte für den Fond. Ablagefächer (inkl. Becherhalter) 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.**

1,6

### Raumangebot vorne\*

**+** 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. Es ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, so dass man sich trotz der voluminösen Mittelkonsole nicht zu eingeeengt 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 m 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 hinten geht in Ordnung, man fühlt sich nicht eingeeengt.



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

## 2,8 KOMFORT

### 2,4 Federung

+ Die Federn und Dämpfer hat Peugeot recht straff abgestimmt, die Charakteristik geht Richtung Sportfahrwerk und lässt im Alltag etwas Ausgewogenheit vermissen. Das Fahrwerk nimmt lange Bodenwellen gelassen und ohne Nachschwingen. Kurze Bodenwellen werden ordentlich pariert, dringen aber schon deutlicher zu den Insassen durch. Stuckern tritt weniger auf. Nehmerqualitäten brauchen die Passagiere bei Einzelhindernissen wie Querrillen und abgesenkten Kanaldeckeln, hier spricht die Federung etwas hölzern an. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, obwohl in dieser Variante der aktive Wankausgleich an der Hinterachse nicht lieferbar ist. Bei voller Beladung ändert sich die Federcharakteristik wenig, sie spricht aber etwas feiner auf Einzelhindernisse und kurze Bodenwellen an.

### 2,2 Sitze

+ Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und kann damit verschiedenen Personenstaturen gut angepasst werden. 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 zufriedenstellend geformt und nicht zu straff gepolstert. Lediglich große Erwachsene haben auf langen Strecken etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

- Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Lordosenstützen gibt's auch in der Optionsliste nicht. Die Fußstütze im Fahrerfußraum ist zu kurz, damit können Fahrer mit Schuhgrößen ab 41 ihren linken Fuß nicht mehr vernünftig auflegen.

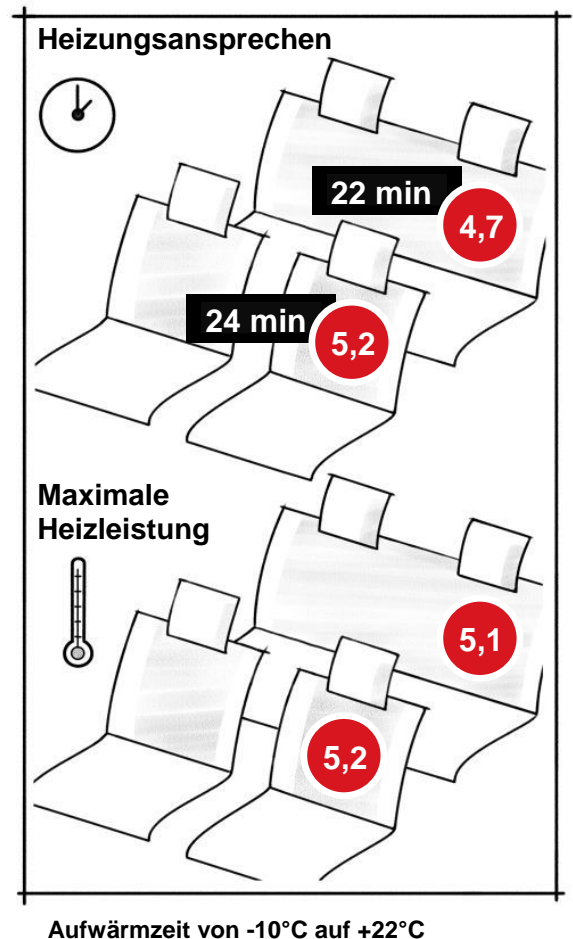
### 1,4 Innengeräusch

+ Dass der 3008 ein angenehmer Reisewagen ist, zeigt sich auch an dem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bis 130 km/h liegt er laut Messwerten im noch sehr guten Bereich. Auch subjektiv gesehen ergibt sich keine Kritik, der Motor ist leise im Hintergrund zu hören, von Fahr- oder Windgeräuschen bleiben die Insassen weitgehend unbehellig. Nur unter Volllast und bei hohen Drehzahlen macht der Selbstzünder auf sich aufmerksam. Selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten wird der Franzose im Innenraum nicht laut.

### 4,5 Klimatisierung

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

- Die Heizung spricht vorne wie hinten schlecht an und braucht sehr lange, bis eine angenehme Temperatur im Innenraum erreicht ist.



Sparsamer Motor hin oder her, das sollte verbessert werden. Die manuelle Klimaanlage gibt's serienmäßig, sie erlaubt leider nur ein grobes Vorwählen der Temperatur ohne Gradanzeige und ein Einstellen der Luftmengenverteilung in vorgegebenen Stufen. Eine Klimaautomatik ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

---

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen\*

Obwohl auf dem Papier nicht mit übermäßig Leistung gesegnet, schlägt sich der 1,6-l-HDi recht wacker im voluminösen 3008. Überholvorgänge sind in angemessener Zeit erledigt, wobei das langsam schaltende Getriebe für etwas Verzögerung beim Gangwechsel sorgt. Mit dem Handschalter ginge es etwas flotter voran. Erst bei Geschwindigkeiten über 130 km/h wird die Tempozunahme träger.

### 1,5 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, es werden so gut wie keine Vibrationen bis in den Innenraum übertragen. Störende Brummfrequenzen oder Dröhnen treten nicht auf, der Motor bleibt sowohl bei sehr niedrigen als auch bei mittleren Drehzahlen ein angenehmer Begleiter, nur wenn man ihn ausdreht erhebt er seine Stimme.

### 3,8 Schaltung

⊖ Bekanntlich ist die Schaltgeschwindigkeit bei automatisierten Schaltgetrieben keine Stärke, so auch beim Peugeot. Die Gangwechsel funktionieren letztlich ausreichend schnell, mehr aber auch nicht. Weit schlimmer wiegt die Art, wie geschaltet wird. Mag sich der Fahrer auch noch so auf die Getriebeelektronik einstellen, er wird immer wieder vom abrupten Zugkraftabriss durch die automatisch betätigte Kupplung überrascht. Das dies deutlich besser gehen kann, haben andere Hersteller schon vor zehn Jahren gezeigt. Das Wiedereinkuppeln im nächsten Gang klappt recht harmonisch. Selbst bei ruhiger und gelassener Fahrweise fällt das ruppige Auskuppeln noch auf. Und wenn sich selbst dann Mitfahrer über das Getriebe noch beschweren, kann es keine sinnvolle Lösung sein. Selten war die Empfehlung für das Schaltgetriebe eindeutiger. Da hilft es wenig, dass sich der Wählhebel problemlos und mit kurzen Schaltwegen bedienen lässt und das Anwählen und Einlegen des Rückwärtsgangs problemlos klappt.

### 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des automatisierten 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.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Beim ADAC-Ausweichtest kann der 3008 überzeugen; er reagiert gut auf Lenkbefehle und neigt im Grenzbereich zum Untersteuern. Gleichzeitig greift das 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 ihn dabei nicht so leicht vom Kurs ab. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst bei zuviel Gaseinsatz durchdrehende Antriebsräder ein und verbessert auf diese Weise ein stabiles Vorwärtskommen.

### 2,0 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.

### 2,8 Lenkung\*

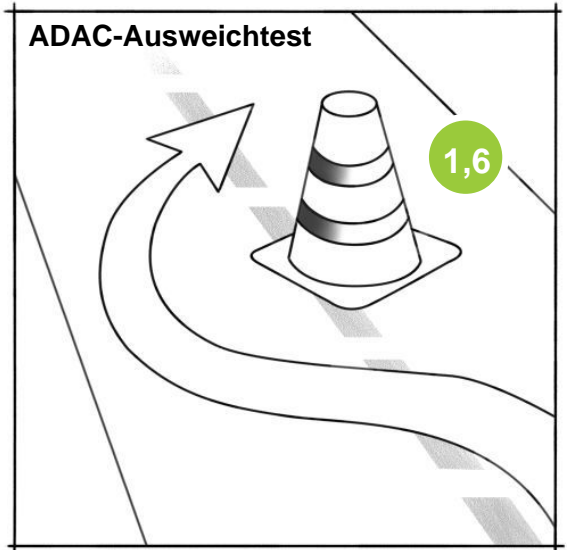
⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt damit die Handlichkeit des 3008. Dazu passt weniger, dass der Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren recht hoch ist.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,3 m sehr üppig aus - mehr als bei manchem 5-m-Oberklasse-Auto.

### 2,5 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der 3008 durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 225/50 R17). Die Bremsanlage ist standfest und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht gut an, man kann sie fein dosieren.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

---

**2,5**

## SICHERHEIT

---

**2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Peugeot 3008 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie über einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

**2,4**

### 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.

**1,8**

### Kindersicherheit

Zwei Kindersitze können auf der Rückbank problemlos montiert werden, für drei Kindersitze reicht der Platz nicht aus.

- + 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 ebenso gut angeschnallt werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Auch Sitze mit hohem Gurtbedarf sind kein Problem. Per Schlüsselschalter im Handschuhfach kann der Beifahrerairbag deaktiviert werden, dann dürfen dort auch Kindersitze montiert werden.
- Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

**3,9**

### Fußgängerschutz

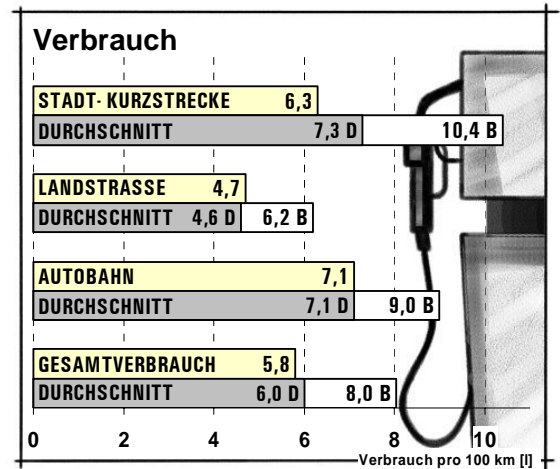
Beim Fußgängerschutz sollte Peugeot dringend nachbessern, nur 31 Prozent sind ein mageres Ergebnis für den 3008. Damit erfüllt er nur die Mindeststandards für eine Zulassung. Während der Stoßfänger recht gut entschärft ist, bergen die Randbereiche der Motorhaube, die Kotflügel und die Fensterrahmen ein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



## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

Der Peugeot 3008 erzielt einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 5,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 153 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für 27 Punkte. Innerorts benötigt er 6,3 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 7,0 l alle 100 km. Negativ auf den Verbrauch wirken sich das hohe Gewicht (knapp 1,5 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.



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

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, ein geschlossenes Partikelfiltersystem fängt die Rußpartikel effektiv auf und verbrennt sie praktisch rückstandsfrei. Auffällig sind die verhältnismäßig hohen Stickoxidwerte, besonders im Autobahnzyklus. So kann der 3008 nur 40 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe des EcoTest erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erhält der 3008 HDi FAP 110 im ADAC EcoTest 67 Punkte und damit 3 Sterne.

## 2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,5 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht gerade niedrig liegt, kann der 3008 hier nur ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis erzielen.

### 4,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

- ⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

## 0,6 Wertstabilität\*

⊕ Dem 3008 wird eine sehr gute Wertentwicklung prognostiziert. Der für seine Gattung moderate Verbrauch wirkt sich positiv aus, zudem ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein komplett neues Modell zu erwarten.

## 3,5 Kosten für Anschaffung\*

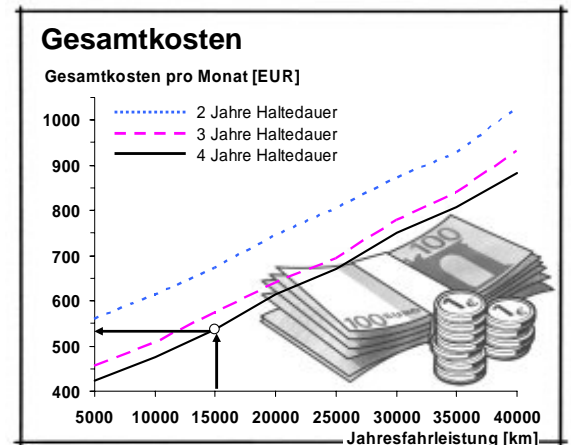
Mit einem Anschaffungspreis von 24.640 Euro ist der 3008 in der getesteten Version nicht gerade günstig, seine Ausstattung umfasst im Sicherheitsbereich aber alles Nötige und im Komfortbereich muss man auch nicht leiden - Klimaanlage, Zentralverriegelung sowie elektrische Fensterheber vorne sind Serie, ebenso wie ein Radio mit CD-Player.

## 3,9 Fixkosten\*

Die festen Kosten liegen eher im höheren Bereich, die Steuer beträgt jährlich 170 Euro. Vor allem in der Vollkasko ist der Franzose ungünstig eingestuft, aber auch Haftpflicht und Teilkasko sind nicht günstig.

## 2,3 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den 3008 HDi FAP 110, dann kann er sich im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einreihen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 537 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	HDi FAP 110	HDi FAP 150	HDi FAP 165
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	82(112)	110(150)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	270/1750	340/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	11,8	8,9	12,2	9,7	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	202	183	195	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,6 S	7,7 S	6,1 D	6,2 D	7,2 D
CO2 [g/km]	165	167	135	146	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/17	15/20/17	16/20/20	16/20/20	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	122	126	182	242	296
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	575	627	536	595	635
Preis [Euro]	21.990	26.200	24.040	28.100	29.900

### 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	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>9,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,3/ 4,7/ 7,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km / <b>153g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4365/1837/1639 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1495 kg/535 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>425 l/835 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1030 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>116 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>64 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>271 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>537 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20
Grundpreis	24.640 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Komfortblinker	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (nur Zubehör)	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,5**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen