



Peugeot 3008 HYbrid4 Automatik

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

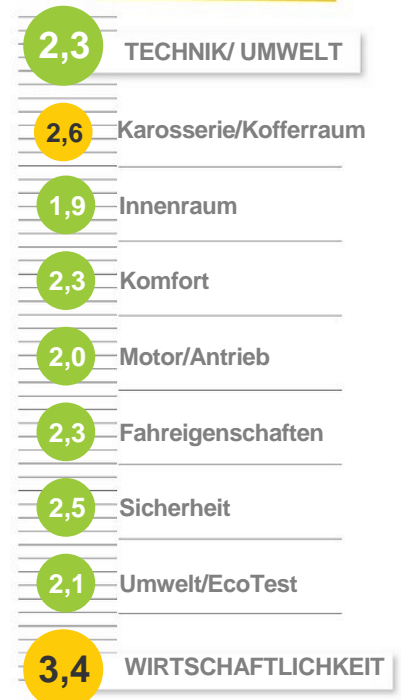
Der Peugeot 3008 HYbrid4 ist neben dem DS5 Hybrid4 das erste Serienfahrzeug, das einen Diesel- mit einem Elektromotor kombiniert. Diese Paarung verspricht nicht nur niedrige Verbrauchswerte in der Stadt, sondern auch insgesamt dieseltypisch geringe Verbräuche. Beim ADAC EcoTest erreicht der HYbrid4 ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis, was vor allem an seiner Genügsamkeit im Stadtbetrieb liegt. Kurze Strecken kann man sogar rein elektrisch zurücklegen. Sobald es aber etwas flotter zur Sache geht, bringt der Elektromotor kaum noch etwas. So ist der Verbrauch auf der Autobahn auch nicht niedriger als bei der vergleichbaren Dieselvariante ohne Elektromotor. Die rund 6.000 Euro Aufpreis gegenüber dem HDi 150 (mit Schaltgetriebe) sind so kaum wieder hereinzuholen. Für 36.150 Euro erhält man immerhin ein gut ausgestattetes Fahrzeug mit viel Platz und innovativer Antriebstechnik. Die gefühllose Lenkung und das hölzerne Ansprechen des Fahrwerks stören aber. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, Skoda Yeti, VW Tiguan.

+ ordentliche Verarbeitung, teilweise gewöhnungsbedürftige Bedienung, gutes Raumangebot, leiser Innenraum, gut harmonisierender Elektro-/Diesel-Antrieb, rein elektrischer Fahrbetrieb möglich, sehr niedriger Stadtverbrauch

- beim HYbrid4 keine Xenonscheinwerfer lieferbar, gefühllose Lenkung, Kofferraum wird durch Akkus eingeschränkt, keine Verbrauchsvorteile bei Autobahnfahrt, sehr teuer



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und 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. Motorraum und Unterboden sind weitgehend abgeschottet und glattflächig, 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. Die tatsächliche maximale Zuladung beträgt bei der Hybrid-Variante brauchbare 470 kg, das reicht locker für vier Personen mit Gepäck. Der Diesel-Hybrid ist mit einem Sperrmechanismus im Tankauffüllstutzen ausgestattet, der nur für Diesel-Zapfpistolen öffnet. Durch den Fehlbetankungsschutz wird verhindert, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel in den Tank füllt.

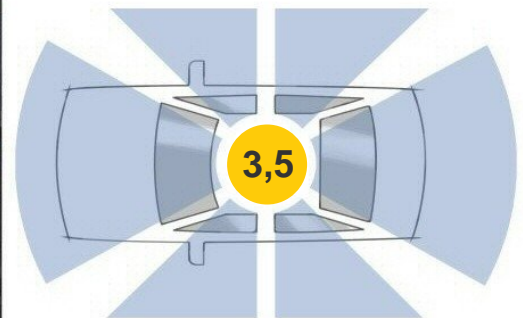
⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden - in dieser Fahrzeug- und Preisklasse eine Zumutung. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung. Einen Wagenheber und einen Radmutter Schlüssel hat sich Peugeot gespart. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht lieferbar.

Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen guten 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 Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nachts zufriedenstellend aus, es fehlt aber vor allem an Helligkeit, die z.B. Xenonlichter bieten. Die integrierten Tagfahrleuchten sorgen dafür, dass man tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt zwar recht klein aus, immerhin blendet er aber bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie).

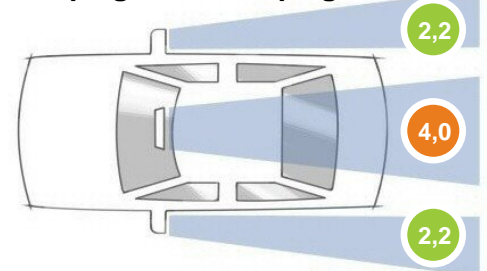


Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der besonders breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

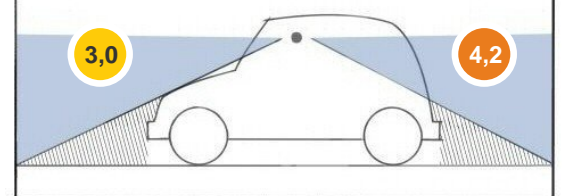
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Scheibenwischer befreien einen besonders großen Bereich der Frontscheibe zuverlässig von Wasser. Parksensoren hinten gibt es serienmäßig, gegen Aufpreis sind auch für vorne Sensoren lieferbar.
- Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind bei der HYbrid-Variante nicht erhältlich. Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut eingesehen werden können.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorn 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. Betätigt man nach dem Ausschalten der Zündung das Fernlicht, bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Heimweg.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Da sich unter dem Kofferraumboden die Akkus für den Elektromotor befinden, wird das Ladevolumen gegenüber der normalen Variante deutlich eingeschränkt. Mit 325 l stehen rund 100 l weniger Kofferraum zur Verfügung.

- + Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf noch recht großzügige 725 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante).



Die Hybrid-Komponenten brauchen Platz und verringern dadurch das Kofferraumvolumen um 100 l gegenüber Modellen mit konventionellem Antrieb (425 l).

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladekante liegt mit knapp 70 cm über der Straße auf recht niedrigem Niveau. Die HYbrid-Variante muss auf den sonst serienmäßigen, in der Höhe einstellbaren Ladenboden verzichten. Trotzdem kann man den HYbrid4 dank ebenem Boden einfach beladen.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine große Öffnung frei. Die Klappe öffnet sehr hoch, damit riskieren auch große Leute nicht so leicht schmerzhafte 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", was die Zugänglichkeit erschwert.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen, es gibt unter dem Kofferraumboden ein kleines Staufach sowie an der Seite ein Netz. Zudem finden man am Boden stabile Verzurrösen.

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Beim Umklappen der Lehnen senkt sich auch die Sitzfläche ab, dadurch ergibt sich eine ebene Ladefläche. 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. Wählt man das aufpreispflichtige Lederpaket (im Testwagen vorhanden), lässt sich die Lehne des Beifahrersitzes umklappen. Dann können auch sehr lange Gegenstände transportiert werden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Auf den doppelten Ladeboden, der in drei Stufen in der Höhe einstellbar ist, muss man beim HYbrid4 verzichten.

1,9 INNENRAUM

1,8 Bedienung

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

⊕ Denn ansonsten kommt man mit der 3008-Bedienung recht gut zurecht. Die zahlreichen Knöpfe, die 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. Einzig die Zusatzanzeigen zum Hybridantrieb wirken verspielt und dadurch unübersichtlich. Das Head-Up-Display hat 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 Wählhebel liegen günstig. Bei Wahl der optionalen Lederausstattung lassen sich die Vordersitze elektrisch einstellen. 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 sind relativ einfach zu verstehen. 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 (einmal tippen, dreimal 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 Mittelunnel zwischen den Vordersitzen.

⊖ Das Handschuhfach ist zu klein und weist ein sehr ungünstiges Format auf, nicht einmal die Bedienungsanleitung findet dort Platz. 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. Auch dank des Panorama-Glasdachs ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, so dass man trotz der voluminösen Mittelkonsole nicht eingeengt wird.

2,6 Raumangebot hinten*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bleibt 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 eingegengt.



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

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

Der Peugeot 3008 HYbrid4 ist serienmäßig mit einem Wankausgleich an der Hinterachse ausgestattet, was die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven reduziert. Da an der Vorderachse allerdings auf den Wankausgleich verzichtet wurde und der Wagen dadurch bei Kurvenfahrt vorn stärker einfedert als hinten, ergibt das ein etwas unharmonisches Fahrverhalten. Insgesamt zeigt der 3008 HYbrid ein tendenziell straffes und etwas hölzernes Ansprechen der Federung. Mehrere kurze Bodenwellen werden zwar an die Insassen weitergeben, sind aber noch ausreichend gedämpft. Stuckern tritt kaum auf. Weniger bequem wird es bei Einzelhindernissen wie Querrillen und abgesenkten Kanaldeckeln, hier spricht die Federung etwas trocken an und reicht die Stöße recht hart und mit Poltergeräuschen untermalt an die Insassen weiter.

⊕ Lange Bodenwellen nimmt das Fahrwerk dagegen gelassen und ohne Nachschwingen. Bei voller Beladung ändert sich die Federung wenig.

2,1 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 recht 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.

⊖ Die Atmungsaktivität der optionalen, unperforierten Ledersitze ist schlecht, wodurch man im Sommer schnell schwitzt.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt niedrig aus. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt das gemessene Innengeräusch bei 67,3 dB(A). Auch subjektiv beurteilt gibt es keine Kritik, der Motor ist bei Autobahngeschwindigkeit leise im Hintergrund zu hören. Von Windgeräuschen bleiben die Insassen weitgehend unbehelligt. Selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten wird der Franzose nicht zu laut.

Bei niedrigen Geschwindigkeiten lässt sich der HYbrid4 rein elektrisch fahren, wodurch er beinahe lautlos über die Straße gleitet. Lediglich leichte Abrollgeräusche der Reifen sind hörbar. Etwas störend sind die recht lauten Poltergeräusche des Fahrwerks beim Überfahren von Querfugen. Subjektiv dringen die Poltergeräusche im rein elektrischen Fahrbetrieb noch stärker in den Innenraum, da dann keine anderen Geräuschquellen das Poltern überlagern.

2,6 Klimatisierung

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

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

⊕ Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung lässt sich individuell nach oben, Mitte und unten einstellen, jedoch nicht getrennt für links und rechts. Im Automatikmodus arbeitet die Zweizonen-Klimaautomatik fein und situationsangepasst. Einen Pollenfilter gibt's serienmäßig. Die automatische Umluftsteuerung hält schlechte Luft mittels Luftgütesensor vom Innenraum fern.

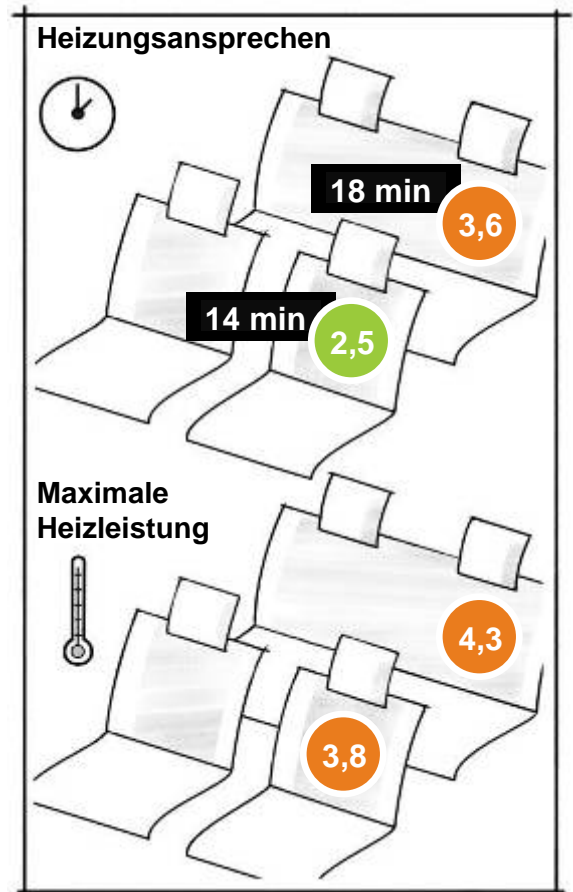
2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der Peugeot 3008 HYbrid4 kann mit guten Fahrleistungen überzeugen. Der 2,0-l-Dieselmotor leistet dabei 163 PS und wird je nach Fahrmodus und Fahrsituation von einem 37 PS Permanentmagnet-Synchronmotor an der Hinterachse unterstützt. Je nach Fahrmodus steht dabei eine kombinierte Gesamtleistung von maximal 200 PS zur Verfügung. Das maximale Drehmoment beträgt dann gewaltige 450 Nm. Da der Elektromotor bei Wahl des Fahrmodus "Auto" vorrangig zur Steigerung des Schaltkomforts und Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs beiträgt, fallen die gemessenen Fahrleistungen nicht besser aus als bei der Variante mit reinem Dieselmotor. Im Gegenteil, aufgrund des höheren Leergewichts der HYbrid-Variante (ca. 200 kg schwerer als der HDi 150) hat der HYbrid4 sogar etwas stärker zu kämpfen als der reine Diesel. Trotzdem liegen die Fahrleistungen im guten Bereich und geben keinen Anlass zur Kritik. Wer die volle Leistung des Fahrzeugs ausschöpfen möchte, kann den Fahrmodus "Sport" anwählen, dann unterstützt der Elektromotor beim Beschleunigen, was zumindest kurzfristig zu deutlich besseren Fahrleistungen führt, den Verbrauchsvorteil aber weitgehend zunichte macht.

1,5 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. Fährt das Fahrzeug rein elektrisch, sind praktisch keine Vibrationen vom Antrieb vorhanden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,5 Schaltung

⊕ Der 3008 HYbrid4 ist serienmäßig mit dem automatisierten Schaltgetriebe EGS6 ausgestattet. Während das EGS6 Getriebe in anderen Modellen nie überzeugen konnte und mit unharmonischen sowie langsamen Schaltvorgängen zu den größten Negativpunkten zählte, sieht es beim HYbrid4 etwas anders aus. Im Automodus unterstützt der Elektromotor während der Schaltvorgänge, wodurch die langen Schaltpausen geschickt kaschiert werden und in den niedrigen Gängen kaum noch spürbar sind. Nur bei höheren Geschwindigkeiten in den oberen Gängen fällt das EGS6 wieder teilweise in die alten Verhaltensmuster zurück und stört mit den Schaltpausen - der Elektromotor hat in diesen Geschwindigkeitsbereich schlicht nicht genügend Kraft, die Schaltpausen ganz zu überspielen. Der Wählhebel ist recht gut bedienbar, es gibt aber keine Parkstellung, was für Verwirrung sorgt, da man zum Anlassen des Fahrzeugs erst in die Neutralstellung schalten muss. Erstaunlich gut funktioniert das Start-Stopp-System. Kein Wunder, denn der riemengetriebene Hochvolt-Startergenerator liefert eine Startleistung von über 2 kW. Bei Bedarf kann damit auch bei leeren Akkus die Energie für den Allradantrieb (Elektromotor an der Hinterachse) generiert werden (maximale Generatorleistung ca. 8 kW).

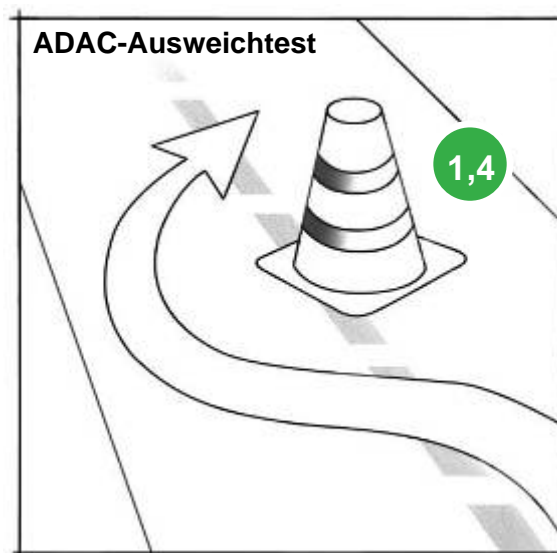
1,3 Getriebeabstufung

⊕ 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 passend gewählt, wodurch das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn nicht zu hoch ist. Da der Elektromotor an der Hinterachse montiert ist und nur eine feste Übersetzung besitzt, kann er nur bis 120 km/h unterstützen.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der 3008 HYbrid4 kann beim ADAC-Ausweichtest überzeugen. Er reagiert gut auf Lenkbefehle und neigt nur leicht 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 ihn dabei nicht so leicht vom Kurs ab. Der Elektromotor an der Hinterachse sorgt dafür, dass auch auf rutschigem Untergrund beim Anfahren genügend Traktion zur Verfügung steht. Dafür muss aber manuell der 4WD-Modus angewählt werden, denn nur dann arbeiten der Elektromotor an der Hinterachse und der Verbrenner an der Vorderachse zusammen und bieten genügend Traktion. An die Performance eines echten Allradantriebs reicht der 3008 HYbrid4 auf rutschigem Untergrund aber nicht heran.



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.

1,5 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Peugeot leicht, ein Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve drängt das Heck etwas nach, das Fahrzeug bleibt aber dank effektiver ESP-Eingriffe sicher beherrschbar. Voll beladen nimmt die Untersteuertendenz etwas zu, jedoch bleibt der 3008 auch dann absolut sicher.

3,2 Lenkung*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zwar recht gut an, sie bietet aber kaum Fahrbahnkontakt und ist dadurch nicht besonders zielgenau. Sie wurde 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 groß aus - mehr als bei manchem Fünf-Meter-Oberklasse-Auto.

2,9 Bremse

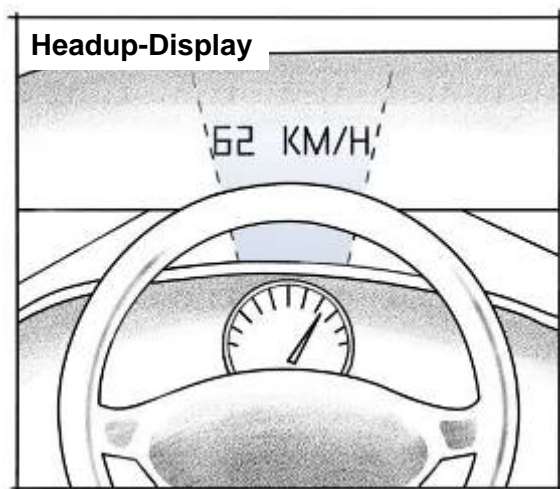
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der 3008 durchschnittlich noch akzeptable 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy HP98V der Größe 225/50 R17). Die Bremse spricht gut an, man kann sie fein dosieren.

2,5 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Peugeot 3008 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie über einen Bremsassistenten. Beim HYbrid4 gibt es zusätzlich ein Head-Up-Display. Es besteht aus einer kleinen Scheibe vor dem Fahrer, die oben aus dem Armaturenbrett gefahren wird; dort werden die Informationen wie Geschwindigkeit und Tempomat 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.

⊖ Ein Reifendruck-Kontrollsystem und ein Abstandswarner, den man in den anderen 3008 Modellen erhält, sind für den HYbrid4 nicht lieferbar. Es gibt weder Rückstrahler noch Rückleuchten, die vor geöffneten Türen warnen.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

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 HYbrid-Variante sollte ähnlich gute Crash-Ergebnisse vorweisen. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front-, Seiten-, und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. 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 anzuschallen. Über den Status 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 elektrischen Fensterheber verfügen über einen 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 ebenfalls 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 lassen sich dort auch rückwärtsgerichtete Babyschalen montieren.
- 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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

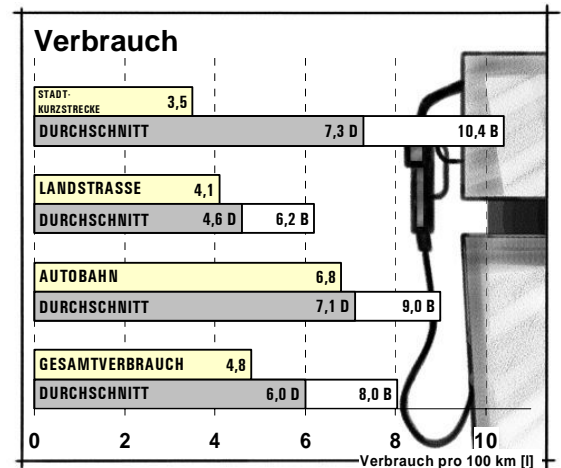
2,3 Verbrauch/CO2*

- + Der Peugeot 3008 HYbrid4 erreicht mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 124 g/km ein gutes Ergebnis für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse. Für den CO₂-Ausstoß erhält das Fahrzeug 37 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei gerade einmal 4,8 l/100 km. Besonders in der Stadt kann der Diesel-Hybrid seine Vorteile ausspielen, hier beträgt der ermittelte Verbrauch lediglich 3,5 l/100 km. Bei vollen Akkus können bei vorausschauender Fahrweise bis zu 4 km rein elektrisch gefahren werden.

Aber auch außerorts liegt der Verbrauch mit 4,1 l/100 km sehr niedrig, Auf der Autobahn fällt der Verbrauch dagegen nicht mehr ganz so niedrig aus (6,8 l/100 km). Grund: Der Elektromotor unterstützt bei Geschwindigkeiten über 120 km/h nicht mehr. Dadurch kann es sogar sein, dass der Autobahnverbrauch aufgrund des Mehrgewichts des HYbrid4 gegenüber dem HDi 150 etwas höher ausfällt.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. In der Stadt kann sogar kurzzeitig ganz emissionsfrei gefahren werden. Wertvolle Punkte verschenkt der HYbrid4 auf der Autobahn. Hier steigen die NOx-Werte etwas stärker an, es reicht aber für gute 42 Punkte. Insgesamt erzielt der 3008 HYbrid4 im ADAC EcoTest mit 79 Punkten ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis.



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

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

⊕ Da sich die Kosten für den Betrieb zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben und der 3008 HYbrid4 relativ gute Verbrauchswerte aufweist, erhält er bei den Betriebskosten eine gute Bewertung.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

0,6 Wertstabilität*

⊕ Dem ersten Dieselhybrid kann ein hervorragender Restwertverlauf vorhergesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der 3008 HYbrid4 kostet mindestens 36.150 Euro. Das ist eine Menge Geld für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse. Gegenüber dem 3008 HDi150 mit Schaltgetriebe beträgt der Aufpreis beim Hybrid rund 6.000 Euro. Immerhin findet man eine reichhaltige Serienausstattung vor - Navigationssystem und Klimaautomatik sind ebenso Serie wie auch das Head-Up Display und der Wankausgleich an der Hinterachse.

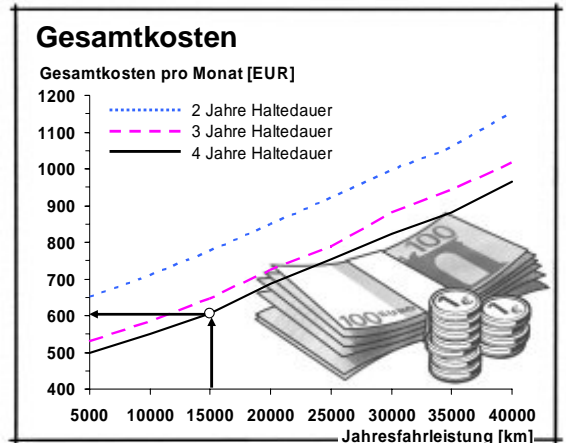
3,5 Fixkosten*

Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung liegen noch im akzeptablen Bereich.

- ⊕ Günstig zeigt sich der HYbrid4 in der Haftpflichtversicherung.
- ⊖ Die KFZ-Steuer beträgt jährlich 190 Euro.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Die geringen Betriebskosten können die Kostenbilanz des Peugeot 3008 HYbrid4 etwas verbessern und führen dazu, dass die monatlichen Kosten im Klassenvergleich noch überschaubar bleiben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 606 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	HYbrid4 99g
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	82(112)	110(150)	120(163)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	270/1750	340/2000	340/2000	300/1750
0-100 km/h[s]	11,8	8,9	12,2	9,7	10,2	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	202	183	195	190	191
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	7,7 S	6,1 D	6,5 D	7,2 D	4,6 D
CO2 [g/km]	159	167	130	142	169	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/17	14/20/17	14/18/20	14/19/20	14/19/20	14/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	130	146	192	254	308	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	602	656	573	629	666	577
Preis [Euro]	22.350	26.150	24.400	28.050	29.850	34.150

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybridmotor	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	3850 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,5/ 4,1/ 6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	104g/km / 124g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4365/1837/1639 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1775 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/735 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/770 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	56,5 l
Reichweite	1175 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Allradantrieb (E-Motor wirkt hinten)	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch vorne/hinten	200 Euro/Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	642 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	510 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama)	500 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	344 Euro
Monatliche Gesamtkosten	606 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/20
Grundpreis	36.150 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen