



Peugeot 4008 HDi FAP 115 STOP&START Allure 4WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (84 kW / 115 PS)

Mit dem Peugeot 4008 wird nun neben dem Citroen C4 Aircross der zweite fast baugleiche Ableger des Mitsubishi ASX angeboten. Während sein Vorgänger (4007) noch auf dem Mitsubishi Outlander aufbaute, lehnt sich der 4008 am deutlich kleineren ASX an. Die beim Vorgänger noch erhältliche dritte Sitzreihe entfällt somit. Auch die Platzverhältnisse auf den restlichen Sitzen können nicht mehr mit dem 4007 mithalten - kein Wunder, denn auch die Karosserie wurde um rund 30 cm gekürzt. Mit dem kleinen Dieselmotor lassen sich akzeptable Fahrleistungen realisieren, der Verbrauch mit gemessenen 5,3 l/100 km ist in Ordnung. Dank dem serienmäßigen Allradantrieb eignet sich das Franzosen-SUV auch für leichtes Gelände. Der momentan lediglich in der Ausstattungsvariante "Allure" erhältliche 4008 kann mit einer sehr guten Serienausstattung punkten, was sich aber auch beim Preis niederschlägt. Die getestete Variante kostet mindestens 32.090 Euro. Der 4008 schlägt sich zwar in der Summe nicht schlecht, es fehlen aber insgesamt Innovationen, die den Franzosen von der breiten Masse im nach wie vor beliebten, aber hart umkämpften SUV-Segment abheben würden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4 Aircross, Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai ix35, Mitsubishi ASX, VW Tiguan.

+ ausgewogenes Fahrwerk, bequeme Sitze, gute Serienausstattung

- geringe Anhängelast, schwache Heizung, kein Einklemmschutz an den hinteren Fenstern, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,3 Langstrecke

2,6 Transport

3,2 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Die Verarbeitung des Peugeot 4008 fällt insgesamt ordentlich aus. Lediglich in Details leistet sich der Peugeot einige Ausrutscher. So sind die hinteren Türverkleidungen ungenau angepasst und auch die Mittelarmlehne ist wackelig befestigt. Der Motorraum ist zwar aufwendig von unten verschlossen, der Rest des Unterbodens aber zerklüftet und sorgt für verbrauchserhöhende Luftwirbel. Über einen Hebel, der vor dem Fahrersitz angebracht ist, wird die Tankklappe entriegelt.

⊕ Die Karosserieteile sind sauber gefertigt und tadellos verbaut. Die Verarbeitung wirkt hochwertig. Im Innenraum ist feines Leder (Aufpreis) und geschäumter Kunststoff verarbeitet, allerdings auch einfaches Hartplastik. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und werden somit sauber gehalten, die Schweller sind allerdings ungeschützt und kratzempfindlich.

⊖ An den Stoßfängern sind keine Kunststoffeinlagen verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Die Seiten des Fahrzeugs sind vor Beschädigungen kaum geschützt. Nur die Radläufe und Schweller tragen außen Stoßleisten. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz, welcher verhindern würde, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird. Dass bei einem Auto dieser Klasse die Motorhaube per primitivem Haltestab offen gehalten wird, ist ungewöhnlich. Gasfedern wären hier besser platziert.

Insgesamt kann dem 4008 eine gute Alltagstauglichkeit attestiert werden. Der Peugeot ist mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte ausgestattet. Die maximale zulässige Zuladung beträgt 495 kg, das geht durchaus in Ordnung. Nicht ideal ist die zulässige Anhängelast. Diese fällt mit 1.300 kg (gebremst, bei 12% Steigung) für ein SUV dürftig aus. Im Falle einer Reifenpanne steht ein Notrad zur Verfügung. Die Reserveradmulde ist aber nicht groß genug, um das vollwertige Pannennrad aufzunehmen.

⊕ Mit einer Tankfüllung kommt der 4008 dank 60 l Tank über 1.100 km weit. Auf der Dachreling können Lasten bis zu 80 kg transportiert werden.

⊖ Vor allem die große Fahrzeugbreite (2,13 m inkl. Außenspiegel) schmälert die Agilität in der Stadt.

Die Fahrzeugenden lassen sich durchschnittlich überblicken. Vorne kann das Fahrzeugende nicht ideal abgeschätzt werden, das Heck hat man dagegen aufgrund der steilen Heckpartie gut im Blick. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 4008 nur mäßig ab. Zum einen sind die B-Säulen recht breit, zum anderen wird der Blick nach schräg hinten durch die sehr sichtbehindernde C-Säule stark eingeschränkt. Das zusätzliche winzige Dreiecksfenster bringt dabei kaum Sichtvorteile. Die großen Außenspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten, es fehlt ihnen aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht perfekt einsehbar sind.



Sehr breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Die Sicht im Innenspiegel ist nicht ideal. Der Innenspiegel blendet aber bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie).

⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition ermöglicht eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Der Wischbereich der Scheibenwischer ist groß. Sie funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten einwandfrei und neigen nicht zum rubbeln. Der 4008 ist serienmäßig mit hellen Xenonscheinwerfer ausgestattet, nicht üblich in dieser Fahrzeugklasse. Xenon gibt es aber leider nur fürs Abblendlicht, das Fernlicht wird mit Halogenlampen betrieben. Das Fernlicht bietet aber trotzdem eine gute bis durchschnittliche Ausleuchtung. Tagfahrlicht sorgt für bessere Erkennbarkeit auch bei wechselnden Lichtverhältnissen. Der Peugeot ist serienmäßig mit Einparkensensoren vorne und hinten ausgestattet. Eine Rückfahrkamera gibt optional in Verbindung mit dem Navigationssystem.

⊖ Niedrige Hindernisse oder z. B. Kinder sind hinter dem Fahrzeug absolut unsichtbar, die optionale Rückfahrkamera ist deshalb unbedingt empfehlenswert.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert insgesamt gut bis zufriedenstellend. Die Sitzhöhe fällt fast ideal aus, um möglichst komfortabel ein- und aussteigen zu können. Eingeschränkt wird der Ein- und Ausstieg durch die zu flach verlaufenden A-Säulen und die daraus resultierende geringe Höhe der Türöffnung. Auch der sehr hohe Schweller mag nicht so ganz gefallen, da man die Füße weit anheben muss. Hinten steigt man ebenfalls zufriedenstellend ein und aus. Die Fondtüren könnten sich aber weiter öffnen lassen.

⊕ Das Fahrzeug besitzt serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem (Keyless-System) - man muss den Schlüssel nur bei sich führen, das Fahrzeug kann dann per Tastendruck am Türgriff geöffnet oder geschlossen werden. Die Türen rasten im geöffneten Zustand kräftig ein, könnten aber eine Raste mehr vertragen, um die Öffnungswinkel feiner zu stufen. Jeder außen sitzende Passagier hat einen Haltegriff, der ihm das Ein- und Aussteigen erleichtert. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit nach und beleuchten den Heimweg.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des 4008 fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Mit aufgestellter Rückbank passen bis zur Gepäckraumabdeckung 330 l in den Kofferraum. Gemessen bis zum Dach sind es großzügige 515 l. Man sollte beachten, dass der Kofferraum bei Wahl des Rockford-Fosgate-Soundsystems etwas eingeschränkt wird, da dann der Subwoofer an der rechten Kofferraumseite montiert ist.

Rundumsicht



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.



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des Peugeot 4008 nur von durchschnittlicher Größe.

⊕ Nach dem Umklappen der Rücksitzbank stehen großzügige 690 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterkante). Beladen bis zum Dach liegt das maximale Volumen bei 1.255 l.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist gut bis zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und wieder schließen. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig. Störend ist aber vor allem die hohe Ladekante.

⊕ Per Taster wird die Heckklappe entriegelt und schwingt nach leichtem Anheben rund 1,85 m nach oben. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei. Zum Ausladen muss das Gepäck nur über eine minimale Kante von wenigen Zentimetern gehoben werden. Der Gepäckraum ist fast Quaderförmig und damit sehr gut nutzbar. Auch nach vorne gerutschte Gegenstände können gut erreicht werden.

⊖ Gepäckstücke müssen weit angehoben werden, um sie in den Innenraum zu laden. Die Ladekante liegt 77 cm über der Fahrbahn. Der Gepäckraum wird nur schwach ausgeleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Kleine Gegenstände können nur in einem kleinen Fach im Kofferraum und unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Zudem kann ein Gepäcknetz an den Zurrösen eingehängt werden.

⊕ Der Umklappmechanismus kann von vorne und von hinten bedient werden. Er funktioniert einwandfrei. Nur der Knopf muss fest gedrückt werden und das Einrastgeräusch beim Wiederaufrichten ist gewöhnungsbedürftig und laut. Eine Luke in der Rücksitzlehne erlaubt das Durchladen sperriger Gegenstände.

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Cockpit des 4008 stammt weitgehend aus dem baugleichen Mitsubishi ASX. Die Bedienung des Peugeot gestaltet sich damit weitgehend unkompliziert, die Eingewöhnungszeit ist gering. Etwas mehr Eingewöhnung erfordert nur das optionale Navigationssystem, das gut platziert aber sehr unübersichtlich aufgebaut ist. Es kann entweder über Lenkradtasten oder Touchscreen gesteuert werden. Die Instrumentenbeleuchtung wird per Taster stufenweise dunkler geschaltet, ein Drehregler wäre praktischer. Typisch für französische Fahrzeuge ist der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter. Das Bedienteil der Klimaanlage ist weit unten eingebaut und lenkt somit den Blick vom Verkehr ab, ist aber übersichtlich aufgebaut. Es ist einfach gehalten, die Drehringe aber unpraktisch in der Bedienung. Die Symbolik ist nicht sofort durchschaubar. Heckscheibenheizung und Umluftfunktion sind in der Heizungsbedienung versteckt. Hat man die Tasten gefunden, sind sie aber gut zu bedienen. Einige Bedienelemente sind nicht oder nur dürftig beleuchtet. Die Bedienelemente der elektrischen Sitzeinstellung sind klar aufgebaut, der Platz zum Bedienen aber knapp bemessen. Nicht perfekt fällt die Innenraumbeleuchtung aus.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, die Verarbeitungsqualität kann dagegen noch nicht vollends überzeugen.

Hinten gibt es gar keine Beleuchtung, vorne sind keine separaten Leseleuchten vorhanden, man kann nur die Innenleuchte links und rechts getrennt einschalten. Als nettes Detail findet man bei Wahl des Panoramaschiebedachs eine indirekte Ambientebeleuchtung im Dachbereich vor, die sich mittels Taster in der Helligkeit einstellen lässt.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite justiert werden. Die Pedalerie ist günstig platziert und es gibt viel Platz für die Füße. Beim Tritt auf die Kupplung berühren die Fußspitzen aber gerne den Pedalhebel. Trotz Armlehnen ist der lange Schalthebel sehr gut zu erreichen. Optimal angebracht ist der Motorstartknopf der zudem beleuchtet ist. Per Sensor werden die vorderen Scheibenwischer aktiviert. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und anklappbar. Für die vorderen Plätze gibt es die vielfältigsten Ablagemöglichkeiten, in den Türtaschen können Getränkeflaschen verstaut werden. Die Analoginstrumente der Armaturen sind einwandfrei ablesbar, das Display ist allerdings überladen. Für Kühlmitteltemperatur und Kraftstoffmenge wären Analoginstrumente übersichtlicher. Das Fahrlicht wird serienmäßig per Sensor aktiviert. Ebenso serienmäßig ist der Tempomat und die Berganfahrhilfe an Bord. Mittels Bordcomputer lassen sich der Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Restreichweite anzeigen.

- Die Nebellampen werden über einen Ring mit Tastfunktionen am Blinkerhebel bedient. Besser wäre es, wenn er einrasten würde. Für die Fensterheber ist nur am Fahrerplatz eine automatische Öffnungs- und Schließfunktion vorhanden. Aufgrund der losen Gurtschlösser gestaltet sich das Anschnallen auf der Rücksitzbank schwierig. Das Navigationssystem reagiert sehr langsam auf die eingegebenen Befehle. Nicht perfekt angeordnet sind die Schalter für die Sitzheizung. Sie sind zwischen Sitz und Mittelkonsole verbaut und schlecht einseh- bzw. erreichbar.

2,6 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde auch für weitaus größere Personen ausreichen. Dank der für diese Fahrzeugklasse guten bis zufriedenstellenden Innenbreite wird dem Fahrer ein gutes Raumgefühl vermittelt. Nur die Ellenbogen touchieren gerne mal die Türverkleidungen.

3,0 Raumangebot hinten*

Auf der Rücksitzbank können zwei Personen bequem sitzen, der mittlere Platz ist eher als Notsitz zu betrachten. Hier geht es etwas beengter zu als auf den vorderen Plätzen. Stellt man die Vordersitze auf Personen mit einer Körpergröße von 1,85 m ein, so sind die hinteren Plätze nur noch für Mitfahrer bis knapp über 1,80 m bequem.

+ Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumgefühl gut.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Beim 4008 werden keine Sitzvarianten angeboten. Während der Vorgänger (4007) noch mit dritter Sitzreihe angeboten wurde, gibt es diese beim 4008 nicht mehr. Das liegt auch daran, dass der aktuelle 4008 nun auf dem kleineren Mitsubishi ASX basiert und nicht mehr wie der 4007 auf dem Mitsubishi Outlander.

2,6 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Der Peugeot 4008 überzeugt durch seine weitgehend gelungene Fahrwerksabstimmung, die für ein Standardfahrwerk kaum Raum für Kritik lässt. Bei langen Wellen schwingt die Karosserie nur leicht nach, kurze Wellen filtert das Fahrwerk gut heraus. Stuckern tritt kaum auf. Werden Einzelhindernisse wie Kanaldeckel etc. überfahren, so registrieren das die Insassen nur akustisch. Auch Kopfsteinpflaster meistert der Geländewagen weitgehend tadellos. Schläge werden einwandfrei abgefedert. Karosseriebewegungen beim Kurven fahren, Bremsen oder Beschleunigen treten aber schon deutlich auf. Bei voller Beladung taucht die Hinterachse deutlich stärker ein, die Karosserie kann dann auch etwas nachschwingen.

2,1 Sitze

Der Sitzkomfort der Vordersitze liegt im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Wählt man das optionale Leder-Paket, schwitzt man zwar im Sommer relativ schnell, die Vordersitze lassen sich dann aber vielfältig einstellen und sorgen so für Personen unterschiedlicher Statur für eine angenehme Sitzposition.

⊕ Neben der Sitzhöhe lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche auf beiden Vordersitzen elektrisch justieren (Aufpreis). So findet der Fahrer eine sehr entspannte Sitzposition, auch wenn die Sitzfläche etwas kurz geraten ist. Die Vordersitze sind gut konturiert, die Seitenwangen könnten aber ausgeprägter und fester sein. Die Polsterung ist straff aber bequem. Auch für große Fahrer sind die Rückenlehnen ausreichend hoch. Die Lederbezüge sind zwar nicht gerade atmungsaktiv, jedoch sind die Flächen, an denen man am meisten zum Schwitzen neigt, perforiert. Die Rücksitzbank ist nicht ganz so gut ausgeformt wie die Vordersitze. Seitenhalt wird hinten überhaupt nicht geboten, die Sitzflächen sind flach und kurz. Trotzdem sitzen die Passagiere bequem. Die Polsterung ist weicher als vorne, die Lehne sehr hoch.

⊖ Es fehlen einstellbare Lordosenstützen an den Vordersitzen.

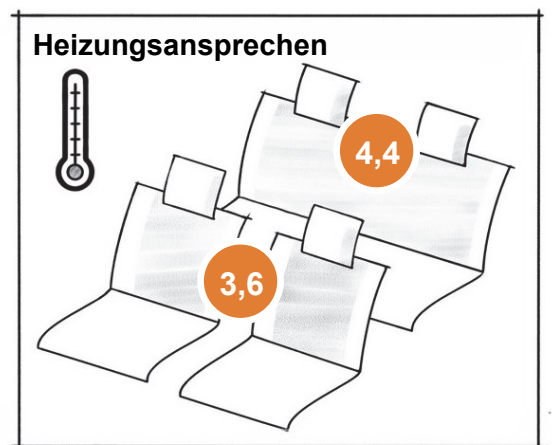
2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei recht niedrigen 69,8 dB (A). Das Motorengeräusch hält sich in Grenzen und wird nicht störend empfunden. Weitere Fahrgeräusche treten kaum auf. Etwas störend sind die Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit überproportional zunehmen.

3,8 Klimatisierung

Der 4008 ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik inklusive Pollenfilter ausgestattet. Die Heizleistung geht vorne geradeso in Ordnung.

⊖ Hinten ist die Heizung dagegen zu schwach ausgelegt. Die Einstellmöglichkeiten sind begrenzt. Für alle Insassen wird die Temperatur über einen gemeinsamen Regler eingestellt, welcher grob skaliert ist. Auch die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, es können nur vorgegebene Kombinationen angewählt werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht komplett öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 4008 mit 115 PS starkem Dieselmotor fallen noch akzeptabel aus. Beim simulierten Überholvorgang unter voller Beschleunigung vergehen 7,6 s, um den Wagen von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Die Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang werden in akzeptabler Zeit gemeistert, im sechsten Gang fehlt es dem Motor aber an Durchzugskraft.

3,0 Laufkultur

Der kleine Vierzylinder-Diesel bietet eine zufriedenstellende Laufkultur. Beinahe über den ganzen Drehzahlbereich dringen leichte Vibrationen in den Innenraum. Bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor dazu unter Last zu Brummen.

2,2 Schaltung

⊕ Die Schaltung lässt sich zufriedenstellend präzise und knackig schalten. Nur beim schnellen Durchschalten neigt das Getriebe gelegentlich dazu, etwas zu haken. Trotzdem sind recht hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich. Auch der Rückwärtsgang lässt sich leicht und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer eine kraftstoffsparende Fahrweise zu verwirklichen. Am Berg hält eine sogenannte Berganfahrhilfe das Fahrzeug automatisch fest, was das Anfahren erleichtert.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe passt sehr gut zum Dieselmotor. Für die typischen Geschwindigkeiten steht immer der passende Gang zur Verfügung. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.700 1/min. Das ist in Verbindung mit der geringen Motorleistung ein guter Kompromiss aus einer nicht zu kurzen aber auch nicht übertrieben langen Getriebeauslegung.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der 4008 recht ausgeprägt nach, bleibt aber trotzdem sicher beherrschbar. Beim ADAC Ausweichtest erhält er eine gute Benotung. Das Fahrzeug reagiert zwar beim Ausweichmanöver deutlich untersteuernd, bei hohen Lenkwinkeln tendiert er dazu über beide Achsen zu schieben, er bleibt aber trotzdem beherrschbar. Schleuder- oder Kipptendenz besteht dabei zu keiner Zeit.

⊕ Der Geradeauslauf bei Spurrillen oder Fahrbahnunebenheiten ist in Ordnung. Das Allradsystem sorgt auf jedem Untergrund für optimale Traktion. Man kann an einem Drehrad in der Mittelkonsole unter drei Antriebsprogrammen auswählen: Im 2WD Modus ist das Fahrzeug nur frontgetrieben. Im 4WD AUTO Modus wird das Drehmoment variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt.

Auch wenn tendenziell die Vorderachse stärker angetrieben wird, bei Bedarf kann eine 50:50 Verteilung erreicht werden. Wird 4WD LOCK gewählt, so wird die Hinterachse fix mit dem 1,5-fachen Drehmoment der Vorderachse beaufschlagt. In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Peugeot stark, Lastwechselreaktionen treten kaum auf.

2,8 Lenkung*

Insgesamt ist die Lenkung des 4008 gut gelungen. Sie zeigt sich ausreichend präzise, spricht um die Mittellage akzeptabel an und bietet dem Fahrer eine recht gute Fahrbahnrückmeldung. Auch die Übersetzung der Lenkung geht in Ordnung. Beim Rangieren fällt der Kraftaufwand nicht zu hoch aus.

⊖ Kommt man beim Beschleunigen an die Haftungsgrenze der Vorderräder, so nimmt man deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung wahr. Der Wendekreis dürfte mit knapp 11,8 Metern etwas geringer ausfallen.

2,8

Bremse

Der Bremsweg beträgt von 100 km/h bis zum Stillstand 38,6 m - das geht noch in Ordnung (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Dueler H/P Sport der Größe 225/55 R18 98V).

⊕ Die Bremse spricht schnell an, ein Bremsassistent ist Serie. Das Pedalgefühl ist gut, sie lässt sich fein dosieren. Beim Bremsen in der Kurve zeigt der Peugeot eine gute Spurtreue.

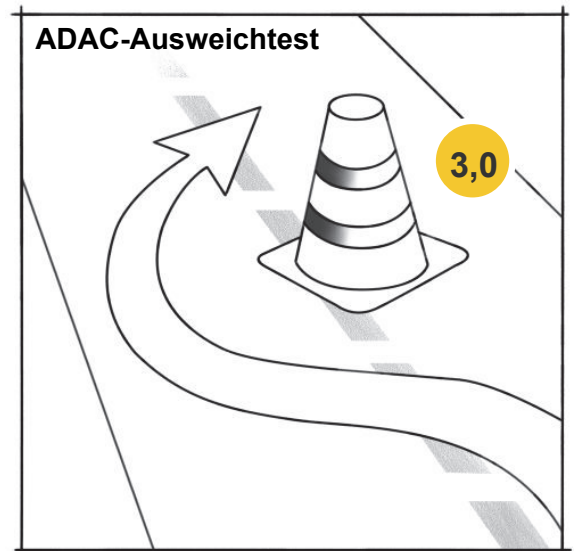
2,2 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Peugeot 4008 ist zwar mit den obligatorischen aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet, weitere innovative Assistenzsysteme wie z.B. einen vorausschauenden Notbremsassistenten sucht man aber vergebens. In der Ausstattungsliste wirbt Peugeot zwar mit einem serienmäßigen Müdigkeitswarner, doch beinhaltet dieser lediglich die Funktion, dass man über das Bordmenü eine Fahrzeit einstellt, ab welcher eine Pausenempfehlung angezeigt wird. Eine wirkliche Erkennung (z.B. über eine Auswertung der Lenkaktivität) ob der Fahrer unkonzentriert oder übermüdet ist, ist in dem System nicht integriert.

⊕ Das Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent BAS sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert, damit der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Nur bei getretenem Kupplungspedal kann der Motor gestartet werden. Ein unbeabsichtigtes Anfahren wird somit verhindert. Ein Speedlimiter ist serienmäßig an Bord.

⊖ Ein Nachteil beim Abschleppen: Mit eingeschaltetem Warnblinklicht kann keine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker vorgenommen werden.



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.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Der weitgehend baugleiche Mitsubishi ASX erreicht beim ADAC Crashtest gute 86% der möglichen Punkte bei der Insassensicherheit. als Gesamtergebnis erhält das SUV die vollen fünf Sterne im Crashtest. Das Ergebnis sollte weitgehend auf den 4008 übertragbar sein. Neben Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags steht dem Fahrer auch ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen haben für Insassen bis 1,90 m Größe eine ausreichende Höhe und bieten durch den geringen Abstand zum Kopf optimales Schutzpotential. Auf den vorderen Sitzplätzen gibt es Gurtwarner, für die hinten Sitzenden fehlt eine Guranlagekontrolle. An den stabilen Bügeltürgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden.
- ⊖ Warndreieck und Verbandkasten findet man unter dem Kofferraumboden. Bei beladenem Kofferraum sind diese nicht erreichbar. Die hinteren Kopfstützen sollten höher sein. Sie sind nur für Personen bis 1,60 m ausgelegt.

2,2 Kindersicherheit

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Mitsubishi ASX im Bereich der Kindersicherheit 78% der möglichen Punkte. Das Ergebnis sollte auf den 4008 übertragbar sein. Auf den äußeren Sitzplätzen der Rücksitzbank können alle gängigen Kindersitzmodelle sicher befestigt werden. Dort ist auch das Isofix-System inklusive Ankerhaken vorhanden. Zum Erreichen der Isofix-Haken braucht man zwar separate Einsteckhilfen, dann sind die Befestigungshaken aber problemlos erreichbar. Serienmäßig können die Beifahrerairbags per Zündschlüssel deaktiviert werden, dann können auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kinderschalen installiert werden. Die Montage hoher Kindersitze ist auf allen Plätzen problemlos möglich.
- ⊖ An den hinteren Fensterhebern ist kein Einklemmschutz vorhanden. Es besteht die Gefahr, dass sich Kinder die Finger quetschen. Die Betätigung der Kindersicherungen ist so einfach gehalten, dass sie auch von Kindern leicht abgeschaltet werden können. Auf dem Beifahrersitz und dem hinteren Mittelsitz sind laut Hersteller Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt.

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Mitsubishi ASX gute bis zufriedenstellende 60% der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Ähnlich sollte auch der 4008 abschneiden. Die mittleren Bereiche der Frontstoßstange und der Motorhaube sind gut entschärft. Deutliches Verbesserungspotential gibt es aber noch an den seitlichen Bereichen der Motorhaube.

2,8 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der Peugeot 4008 kann mit dem kleinen Dieselmotor ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Im ADAC EcoTest erreicht das Fahrzeug mit einer CO₂-Bilanz von 170 g/km 32 Punkte. Der ermittelte Kraftstoffverbrauch liegt bei 5,3 l/100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei niedrigen 5,3 l/100 km. Auf Landstraßen konsumiert der Peugeot 4,7 l und auf Autobahn 6,5 l pro 100 km.

2,8 Schadstoffe

Nicht ganz überzeugen kann der Franzose bei den Schadstoffen. Vor allem der erhöhte NO_x-Ausstoß auf der Autobahn kosten ihn einige Punkte. So reicht es wie auch beim CO₂-Ausstoß nur für 32 Punkte bei den Schadstoffen. In der Summe kommt der 4008 HDi 115 nicht über 64 Punkte heraus, was drei von fünf Sterne im Umweltranking nach sich zieht.

3,0 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Dank nicht zu hohem Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff kann der 4008 bei den Betriebskosten noch eine gute Bewertung einfahren.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 180.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

- ⊕ Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Der jährliche Serviceabstand erhöht die Anzahl der Werkstattaufenthalte und somit die Kosten.

3,0 Wertstabilität*

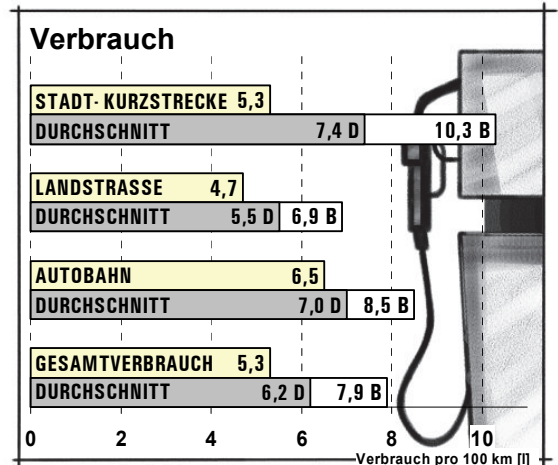
Dem Peugeot 4008 kann im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,5 Kosten für Anschaffung*

Den Peugeot 4008 gibt es momentan lediglich in der Ausstattungsvariante Allure und mit zwei Dieselmotoren.

Die getestete kleinere Dieselvariante gibt es ab 32.090 Euro - ein stolzer Einstiegspreis für ein SUV in der Mittelklasse. Immerhin zeigt sich der Peugeot dabei gut ausgestattet: Allradantrieb, Xenonscheinwerfer oder auch eine Klimaautomatik sind Serie.

- ⊖ Verzichten muss man allerdings auf ein Automatikgetriebe, welches momentan für die beiden Dieselvarianten nicht erhältlich ist. Unverständlich ist, dass der Peugeot 4008 nur in der einen Ausstattung und nur als Diesel erhältlich ist. Die fast baugleichen Konkurrenten von Citroen und Mitsubishi gibt es in mehreren Varianten und zu deutlich günstigeren Einstiegspreisen mit niedrigerem Ausstattungsniveau.



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

4,4

Fixkosten*

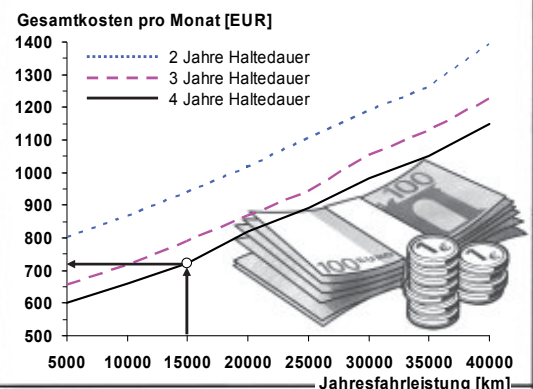
Bei den Fixkosten kann das Fahrzeug nicht überzeugen. Jährlich werden 190 Euro an KFZ-Steuer fällig. Auch bei den Versicherungseinstufungen kann der Franzose nicht punkten. Die Teilkaskoversicherung ist noch akzeptabel eingestuft (TK:20), deutlich teurer wird es dagegen im Klassenvergleich bei der Haftpflicht- sowie Vollkaskoversicherung (KH:19, VK:24).

2,6

Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im guten bis durchschnittlichen Bereich dieser Fahrzeugklasse. Erfreulich sind die verhältnismäßig günstigen Betriebskosten. Die hohen Ausgaben für Steuer- und Versicherung stehen dem genauso gegenüber, wie der nicht gerade günstige Anschaffungspreis.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 722 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	HDi FAP 115 STOP&START 4WD	HDi FAP 150 STOP&START 4WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1560	4/1798
Leistung [kW (PS)]	84 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1750	300/2000
0-100 km/h[s]	11,6	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 D	5,6 D
CO2 [g/km]	129	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/20	19/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	190	245
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	722	758
Preis [Euro]	32.090	34.090

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	84 kW (115 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R18V
Reifengröße (Testwagen)	225/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/4,7/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	170 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4340/1800/1625 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2130 mm
Leergewicht/Zuladung	1565 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1130 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	71 Euro
Monatliche Fixkosten	134 Euro
Monatlicher Wertverlust	404 Euro
Monatliche Gesamtkosten	722 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/20
Grundpreis	32.090 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	1.950 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	690 Euro
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Panorama-Glasdach (Panorama-Paket)	850 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen