



## Peugeot 3008 155 THP Allure

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Peugeot hat dem 3008 eine Modellpflege genehmigt. Der Kühlergrill besitzt nun einen Chromrahmen, und die optionalen Xenonscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht runden die Frontpartie ab. Der Unterfahrschutz an Front und Heck sowie die Stoßleisten an den Flanken passen gut zum Auftritt des Crossover und schützen zudem die Karosserie vor kleinen Beschädigungen. Der Innenraum präsentiert sich mit der optionalen Lederausstattung ansprechend und bietet viel Platz. Auch das Ladeabteil erweist sich im Klassenvergleich als sehr großzügig. Der im Testwagen verbaute kleine 1,6-l-Turbobenziner spricht spontan an und kann bei den Fahrleistungen überzeugen. Die Kehrseite der Medaille ist allerdings der hohe Kraftstoffverbrauch im ADAC EcoTest: Der 3008 genehmigt sich durchschnittlich 7,3 Liter auf 100 Kilometer. Punkten kann der Peugeot bei der aktiven Sicherheit. Beim Allure sind ein Head-up-Display, ein Abstandswarner und ein Reifendruckkontrollsystem serienmäßig an Bord. Allerdings hat das alles einen stolzen Preis, der bei 28.950 Euro beginnt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4 Picasso, Ford C-MAX, KIA Carens, Opel Zafira Tourer, Renault Scénic, Toyota Verso, VW Touran.

- +** helles Xenonlicht (optional), laufruhiger und kräftiger Motor, sehr großzügiges Raumangebot
- mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis, kein Start-Stopp-System, sehr hoher Verbrauch, hohe Autokosten



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

5,0 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,8 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

2,2 Transport

2,6 Fahrspaß

3,7 Preis/Leistung

## Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen zwar weitgehend gleichmäßig, fallen aber recht groß aus. Die Anbauteile sind hingegen sauber eingepasst, allerdings muss die Heckklappe innen ohne Klarlack auskommen. Das Interieur hinterlässt einen positiven Eindruck. Die A-Säulen sind mit Stoff überzogen, der obere Teil der Armaturentafel ist geschäumt und die optionale Lederausstattung wertet das Interieur weiter auf. Zudem vermitteln zahlreiche Chrom-Applikationen und Hochglanz-Kunststoffflächen einen wertigen Eindruck. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet und die vorderen Türschweller besitzen Lackschutzleisten. An den Fahrzeugflanken gibt es dünne unlackierte Stoßleisten, die vor fremden Fahrzeugtüren schützen. Auch an den Stoßfängern gibt es unlackierte Einsätze, die nach kleineren Parkremplern ausgetauscht werden können.
- ⊖ Der Motorraum ist nur wenig von unten verkleidet und der restliche Unterboden zeigt sich zerklüftet. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden - in dieser Fahrzeug- und Preisklasse eine Zumutung. Darüber hinaus wird die Motorhaube nur über einen Haltestab offen gehalten, in dieser Klasse sollten Gasdruckfedern Standard sein.

## Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit gibt der 3008 155 THP insgesamt ein gutes Bild ab, allerdings ist die maximale Zuladung mit 495 Kilogramm nur durchschnittlich. Im Zugbetrieb dürfen gebremste Lasten bis 1.500 kg angehängt werden (ungebremst 750 kg). Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht.

- ⊕ Der 3008 bietet vier vollwertige Sitzplätze und den schmalen Mittelsitz im Fond, der sich allerdings nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 820 Kilometer möglich. Für den Fall einer Reifenpanne war der Testwagen mit einem vollwertigen Reserverad in Fahrbereifung ausgestattet (aufpreispflichtig). Dann findet man auch einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel an Bord. Alternativ zum Reserverad kann man auch ein Notrad ordern.
- ⊖ Serienmäßig ist der 3008 nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet.

## Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der 3008 insgesamt zufriedenstellend ab. Die Front lässt sich zwar kaum einsehen, aber das hintere Karosserieende gut abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Peugeot nicht gut ab. Zum Einen schränkt die massive Beifahrersitz-Kopfstütze den Blick zur Seite ein. Zum Anderen fallen die C-Säulen sehr breit aus. Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich zufriedenstellend wahrnehmen.

- ⊕ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Außenspiegel sind recht groß und liefern damit ein ordentliches Sichtfeld nach hinten.



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

Die Scheibenwischer wischen gegenläufig und befreien dadurch einen besonders großen Bereich der Frontscheibe zuverlässig von Wasser. Parksensoren hinten gibt es serienmäßig. Der Testwagen war zudem mit den optionalen Parksensoren vorn und einer Rückfahrkamera ausgestattet (City-Paket Plus). Dann gibt es auch einen Parklücken-Assistenten, der die Parklücken vermisst und dem Fahrer die Eignung der Lücke anzeigt - das bringt in der Praxis aber kaum Vorteile. Für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer sorgt das serienmäßige Tagfahrlicht. Der Testwagen war zudem mit dem optionalen Xenon-Paket ausgestattet, das Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion beinhaltet. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie).

⊖ Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante sehr schlecht wahrnehmen. Die Fläche des Innenspiegels fällt klein aus, wodurch auch das Sichtfeld klein ist. Den Außenspiegeln fehlt ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde. Ein Abbiegelicht gibt es nicht.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

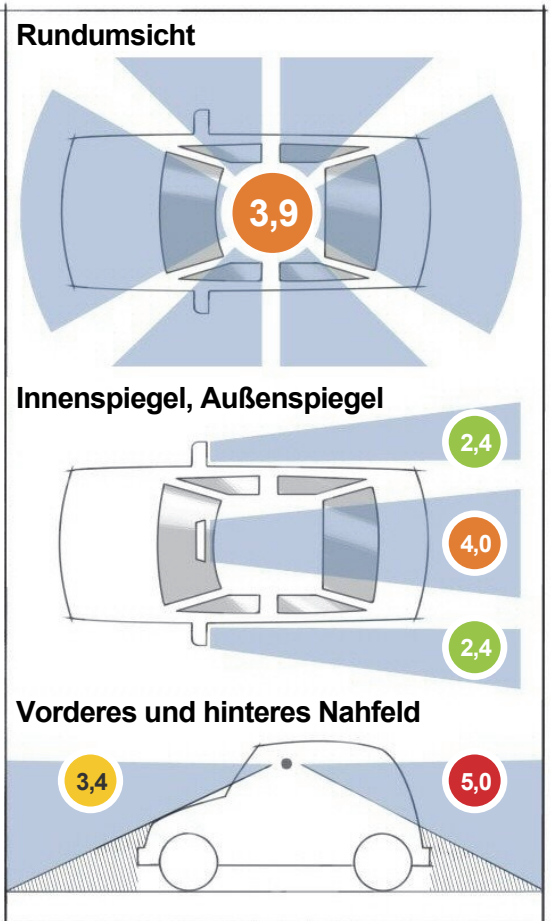
Der 3008 Allure ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Das Ein- und Aussteigen klappt vorn wie hinten recht bequem, wenn auch die Schweller relativ hoch liegen. Darüber hinaus fallen die Schweller breit aus, was einen großen Schritt erfordert. Im Fond sind die Türausschnitte groß und die Türen öffnen weit, doch auch hier stört der breite Schweller. Vorn haben die Türen drei Rasterungen und hinten zwei. Diese sind zwar kräftig, jedoch sind die Türen bereits in der ersten Stellung weit geöffnet.

⊕ Der Fahrersitz ist in einer guten Höhe über der Straße angeordnet. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden - außer für den Fahrer. Der 3008 ist mit einer Umfeldbeleuchtung ausgestattet. Betätigt man nach dem Ausschalten der Zündung das Fernlicht, bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Heimweg. Darüber hinaus wird das Licht auch beim Aufsperrn des Fahrzeugs aktiviert. Zudem gibt es ein Begleitlicht in den Außenspiegeln.

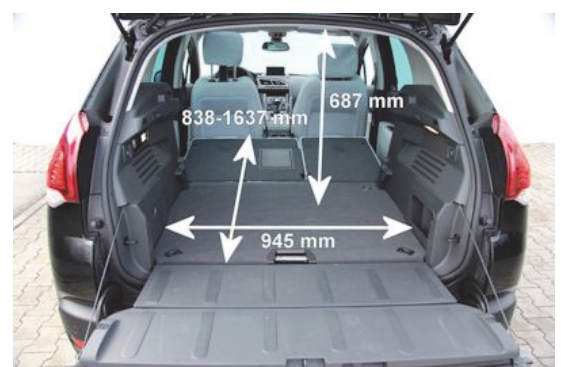
⊖ Große Personen sollten auf den Kopf acht geben, da dieser leicht am oberen Rand des Türausschnitts gestoßen werden kann.

## 1,5 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus - für die Messungen war der variable Ladeboden in der untersten Position. Gemessen bis Kofferraumabdeckung passen bis zu 425 Liter in das Ladeabteil. Baut man diese aus, lassen sich 605 Liter bis unters Dach verstauen. Dann passen bis zu elf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzbank können bis zur Fensterunterkante maximal 835 Liter untergebracht werden.



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



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

Bis unters Dach sind es dann 1.375 Liter. Soll nach dem Umlegen der Rücksitzbank der Ladeboden eben sein, muss der variable Boden in die mittlere Position. Dann reduziert sich das Kofferraum-Volumen um etwa 100 Liter.

---

## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit schneidet der 3008 gut ab. Wenn auch die äußere Ladekante mit gut 70 Zentimeter über der Straße in noch zufriedenstellender Höhe liegt. Die Kofferraumhöhe und -breite sind durchschnittlich. Die Kofferraumtiefe selbst ist nicht zu groß, allerdings sind bei der Rückbank liegende Gegenstände aufgrund des nach außen klappbaren unteren Teils der Heckklappe nicht optimal zugänglich, wenn der Teil offen ist. Den variablen Boden kann man in der obersten Position (insgesamt drei Höhen) auch eben zum geschlossenen unteren Teil der Heckklappe legen. Allerdings liegt die Ladekante dann rund 90 Zentimeter über der Straße.

⊕ Die zweigeteilte Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und der untere Teil problemlos umklappen. Die Ladeöffnung ist dann sehr hoch und durchschnittlich breit. Der obere Teil schwingt weit auf, so dass auch große Personen bis 1,90 m genügend Platz darunter finden. Ist der variable Boden in der mittleren Position, entsteht nach dem Umlegen der Rücksitzbank ein ebener Ladeboden. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit zwei Lampen gut aus. Die Linke ist als Taschenlampe ausgeführt und kann herausgenommen werden.

---

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

Kleine Utensilien lassen sich nur akzeptabel befestigen. Am variablen Boden sind zwar vier Zurrösen, allerdings ist der ganze Boden nicht vollkommen fixiert, so dass sich diese nur bedingt zur Ladungssicherung eignen. Darüber hinaus ist in der rechten Seitenverkleidung noch ein kleines Staufach.

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Beim Umklappen der Lehnen senkt sich auch die Sitzfläche ab, dadurch ergibt sich eine ebene Ladefläche (wenn der Boden in mittlerer Position ist). Der Klappmechanismus der Rückbank lässt sich leicht auch vom Kofferraum aus bedienen. In der mittleren Lehne gibt es eine Durchladeluke und die Beifahrersitzlehne lässt sich nach vorn umklappen. Beides erleichtert den Transport langer Gegenstände.

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

---

## 1,9 INNENRAUM

---

### 2,0 Bedienung

Das Cockpit des 3008 zeigt sich aufgrund der vielen kleinen Schalter nicht besonders übersichtlich. Die Grundfunktionen können dennoch bereits nach einer kurzen Eingewöhnungsphase einfach bedient werden. Bei manchen Funktionen braucht man allerdings etwas länger. So ändert man beispielsweise beim Audiosystem oft den Sender anstatt der Lautstärke, da man intuitiv den mittig angeordneten (größeren) Drehschalter verwendet, anstatt den kleineren Tippschalters zur Lautstärkensteuerung. Darüber hinaus verdeckt der Schalthebel das Klimaanlagebedienteil teilweise (im 1., 3. und 5. Gang). Das Zündschloss ist im Lenkstock und unbeleuchtet, jedoch zum Fahrer hin gewandt und daher etwas leichter erreichbar. Die Lehne des Beifahrersitzes kann nur grob eingestellt werden.



Der Testwagen war mit dem optionalen Video-Paket ausgestattet, das für Unterhaltung in der zweiten Sitzreihe sorgt. Dann ist in den Kopfstützen der Vordersitze je ein Sieben-Zoll-Bildschirm und es gibt zwei Kopfhörer mit Bluetooth und wiederaufladbaren Akkus.

⊕ Das Lenkrad lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen, jedoch könnte der Einstellbereich etwas größer ausfallen. Die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Dank des in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Licht- und Regensensors (Sicht-Paket) werden sowohl das Licht als auch die Scheibenwischer vorn automatisch aktiviert. Alternativ kann das Licht über einen etwas glatten Drehschalter im Blinkerhebel manuell aktiviert werden. Auch die Nebelleuchten werden im Blinkerhebel aktiviert, der Status aber im Kombiinstrument angezeigt. Die

Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar im Kontrast. Der Bordcomputer informiert u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Der Allure ist serienmäßig (Innovations-Paket) mit einem Head-up-Display ausgestattet, das oben am Armaturenbrett positioniert ist - dann muss der Fahrer seinen Blick nicht vom Verkehrsgeschehen wenden, wenn er z. B. die aktuelle Geschwindigkeit ablesen möchte. Hier wird auch der Abstand zum Vorausfahrenden angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird mittels separatem Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit ebenfalls angezeigt. Das Display des Audio-/Navigationssystems ist in der Höhe optimal positioniert und lässt sich in der Neigung einstellen. Das Radio kann auch mittels praktischem Satelliten am Lenkrad gesteuert werden. Das Klimaanlagebedienteil ist in der Höhe gut positioniert und die Bedienung ist selbsterklärend, wenn auch die Schalter teilweise klein ausfallen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit automatisch deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die elektrischen Fensterheber haben alle eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren nach dem Ausschalten der Zündung auch bei offener Tür noch eine gewisse Zeit lang. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und auch anklappen. Insgesamt zeigen sich alle wichtigen Schalter beleuchtet, nur die Luftdüsen nicht. Vorn gibt es mehrere praktische Ablagen: Große Türfächer, ein Staufach in der Mittelkonsole und ein Fach unter dem Lenkrad. Hinten gibt es an den Lehnen nur Netze und schmale Türfächer, aber zusätzlich noch zwei Fächer im Fußraum. Leseleuchten gibt es für alle außen Sitzenden, auch in der dritten Sitzreihe.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind. Zudem stört die massive Mittelkonsole beim Anschnallen. Das Drehrad der Lordosenstütze ist schlecht zugänglich recht weit oben an der Lehneninnenseite. Das Handschuhfach ist sehr klein und nur mit eingeschalteter Zündung beleuchtet.



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

1,5

## Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot sehr großzügig aus. Hier finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr großzügig bemessen. Auch dank des Panorama-Glasdachs ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, so dass man trotz der voluminösen Mittelkonsole sich nicht eingengt fühlt.

---

## 2,1 Raumangebot hinten\*

⊕ Im Fond ist das Platzangebot ebenfalls gut, wenn auch nicht so großzügig wie vorn. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis 1,87 m genügend Platz. Die Innenraumbreit erweist sich im Klassenvergleich zwar als breit, zu dritt wird es aber dennoch eng. Das Raumempfinden profitiert auch hinten vom großen Glasdach, man fühlt sich nicht eingeeengt, allerdings liegen die C-Säulen direkt neben dem Kopf - das ist nicht optimal.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den 3008 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung tendiert prinzipiell in Richtung straff, wenn auch gewisse Karosserieneigungen vorhanden sind. So taucht das Fahrzeug besonders bei starkem Bremsen tief ein und zeigt auch in schnell durchfahrenen Kurven eine durchschnittliche Seitenneigung. Allerdings dringen Querfugen, besonders über die Hinterachse, recht deutlich aber nicht zu unangenehm bis zu den Insassen durch. Auch Kopfsteinpflasterbeläge können nicht gänzlich von den Passagieren fern gehalten werden. Darüber hinaus ist dann ein Achspoltern zu vernehmen.

⊕ Lange Bodenwellen absorbiert die Federung problemlos und ohne Nachschwingen. Kurze Fahrbahnwellen dringen etwas deutlicher, aber nicht zu unangenehm in den Innenraum. Stuckern zeigt sich nicht zu stark ausgeprägt. Kleinere Einzelhindernisse schluckt der 3008 souverän, grobe schlagen etwas direkter durch. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner an, zeigt dann aber auf langen Wellen eine leichte Nachschwingtendenz. Es kann insgesamt auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

---

### 2,4 Sitze

Der Testwagen war mit den optionalen Ledersitzen ausgestattet (Leder-Paket). Serienmäßig lassen sich die Vordersitze manuell einstellen, im Testwagen war der Fahrersitz allerdings elektrisch einstellbar (weiterer Aufpreis). Insgesamt kann den recht straff gepolsterten Sitzen ein noch guter Komfort attestiert werden, wenn es im Fond auch nicht so bequem wie vorn ist. Hier zeigen sich die Sitze nur wenig konturiert und bieten daher auch kaum Seitenhalt. Allerdings fallen die Lehnen im Fond sehr hoch aus. Die Sitzposition ist im Fond zufriedenstellend, man wünscht sich aber mehr Oberschenkelunterstützung.

⊕ Der Fahrersitz kann sowohl in der Höhe als auch in der Neigung eingestellt werden, wodurch Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden, wenn auch die Türablage etwas breiter ausfallen dürfte. Zudem ist der Fahrersitz mit einer in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Der Beifahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, allerdings sitzt man bereits in der niedrigsten Position weit oben. Vorn sind sowohl die Lehnen als auch die Flächen gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten daher einen ordentlichen Seitenhalt.

Allerdings könnten die hohen Lehnen im Schulterbereich etwas mehr Halt bieten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht.

– Die Atmungsaktivität der optionalen, unperforierten Ledersitze ist schlecht, wodurch man im Sommer schnell ins Schwitzen kommt.

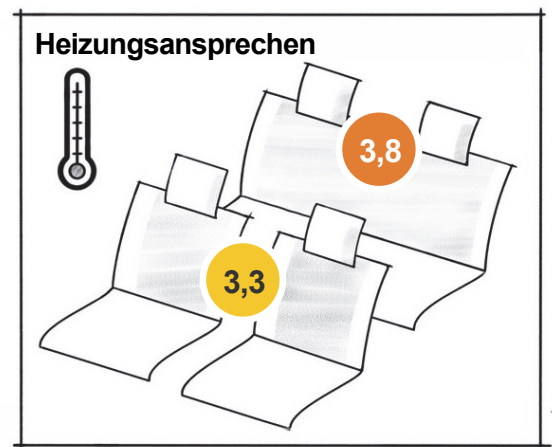
## 2,2 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt niedrig aus. Bei Tempo 130 liegt das gemessene Innengeräusch bei 68,2 dB(A). Auch das subjektive Empfinden ist insgesamt angenehm. Der Motor wird über einen weiten Drehzahlbereich nur wenig im Hintergrund wahrgenommen, tritt aber im oberen Drehzahlbereich in den Vordergrund. Ähnlich verhält es sich mit den Windgeräuschen, auch diese steigen erst mit höheren Geschwindigkeiten deutlich an. Fahrgeräusche sind besonders in Form von Achspoltern auf schlechten Fahrbahnuntergründen auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten zu vernehmen.

## 2,7 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der 3008 155 THP zufriedenstellend abschneiden, wenn es hinten auch länger dauert bis angenehme Temperaturen im Innenraum erreicht werden.

+ Der 3008 Allure ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dadurch können der Fahrer und der Beifahrer die gewünschte 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 Klimaautomatik fein und situationsangepasst. Einen Pollenfilter gibt es serienmäßig. Die automatische Umluftsteuerung hält schlechte Luft mittels Luftgütesensor vom Innenraum fern.



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

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen\*

+ Der Peugeot 3008 155 THP kann bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis vorweisen. Das Aggregat leistet maximal 156 PS (bei 6.000 1/min) und hat ein Drehmoment von 240 Nm bei (1.400 1/min). Damit kann der Motor in den drei größten Gängen mit guten Elastizitätswerten glänzen. Doch auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 5,2 Sekunden absolviert.

### 1,8 Laufkultur

+ Der kleine 1,6-l-Benzinmotor kann mit einer guten Laufkultur punkten. Das Aggregat läuft nahezu in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und erzeugt auch kaum Störfrequenzen. Lediglich unterhalb von rund 1.500 1/min dröhnt und vibriert es unter Last leicht - insgesamt gefällt der Motor gut.

2,5

## Schaltung

Der 3008 schneidet in diesem Kapitel noch gut ab. Der Schalthebel zeigt sich aber nur zufriedenstellend geführt, besonders beim Einlegen des fünften und sechsten Ganges hakt die Schaltung. Die restlichen Gängen lassen sich weitgehend problemlos einlegen. Schnelle Schaltvorgänge können aufgrund der durchschnittlichen Schaltwege und des hakenden Schalthebels nur bedingt realisiert werden. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, wird aber abrupt eingekuppelt, kann es im Antriebsstrang ruckeln.

⊕ Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich stets problemlos einlegen - auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Ein Schaltempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen unterstützt die Berganfahrhilfe, die für wenige Sekunden ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Darüber hinaus kann auch die elektrische Feststellbremse manuell aktiviert werden, dann braucht man das Bremspedal nicht dauerhaft zu betätigen. Beim Anfahren wird die Bremse automatisch wieder gelöst.

⊖ Für die getestete Motorisierung gibt es kein Start-Stopp-System, das den Kraftstoffverbrauch besonders im Stadtverkehr senken könnte.

2,5

## Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist ordentlich abgestuft, so dass keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten entstehen. Allerdings wurde die Gesamtübersetzung zugunsten der Fahrleistungen relativ kurz gewählt, was bei Autobahnrichtgeschwindigkeit recht hohe zur Folge hat. Bei 130 km/h dreht das Aggregat im größten Gang bereits mit rund 3.000 1/min.

2,7

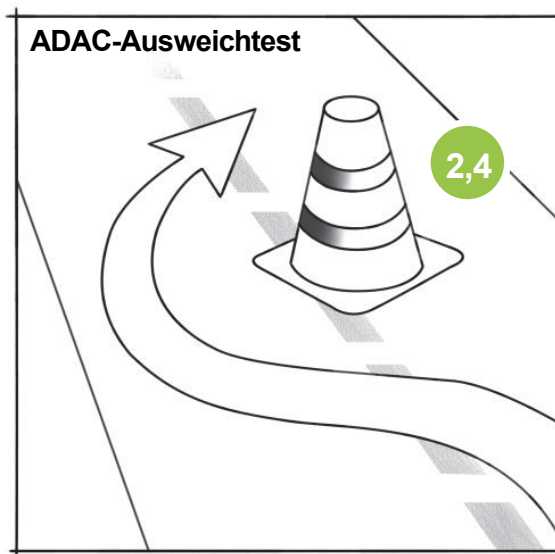
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

### Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des 3008 geht insgesamt in Ordnung. Der Peugeot reagiert zwar recht gut auf plötzliche Lenkbefehle, quittiert diese aber mit einem leicht nachpendelnden Heck. Darüber hinaus wird der 3008 aufgrund der recht straffen Fahrwerksabstimmung bei Bodenwellen in Kurven leicht versetzt. Insgesamt bleibt der Peugeot aber gut kontrollierbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest kann der 3008 ein noch gutes Ergebnis einfahren. Der Wagen reagiert gut auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Das führt zu effektiven ESP-Eingriffen, wodurch sich der 3008 unkritisch durch den Parcours fahren lässt. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingeleitet, begibt sich der Peugeot untersteuernd auf Ausweichkurs und baut wenig Geschwindigkeit ab, das kann zu einem Gegenpendler in der Ausfahrgasse führen. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der 3008 bereits früh ein untersteuerndes Verhalten, das aber auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Peugeot zwar mit dem Heck nach, verhält sich aber unkritisch. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren, in dem sie durchdrehende Fronträder abbremst.

### 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.



## 3,2 Lenkung\*

Die Lenkung spricht zwar gut auf Lenkbefehle an, allerdings werden Seitenführungskräfte verzögert an der Hinterachse aufgebaut. Darüber hinaus erhält der Fahrer bei höheren Geschwindigkeiten wenig Rückmeldung, da die Lenkung dann leichtgängig ist. Diese zwei Eigenschaften haben einen negativen Einfluss auf die Lenkpräzision. Speziell bei langgezogen Autobahnkurven muss der Fahrer gelegentlich korrigieren, um auf Kurs zu bleiben. Beim Rangieren ist nicht zu viel Kurbelaufwand nötig, da es von Anschlag bis Anschlag knapp drei Lenkradumdrehungen sind. Allerdings ist die Lenkung speziell im Stand schwergängig - was das Rangieren etwas erschwert. Wünschenswert wäre eine leichtgängige Lenkung im Stand und etwas mehr Rückmeldung bei höheren Geschwindigkeiten.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,5 m für diese Fahrzeugklasse groß aus. Gelegentlich schlagen Fahrbahnunebenheiten bis aufs Lenkrad durch. Zudem ist die Lenkung auch nicht frei von Antriebseinflüssen, was sich besonders beim Herausbeschleunigen aus Kurven bemerkbar macht.

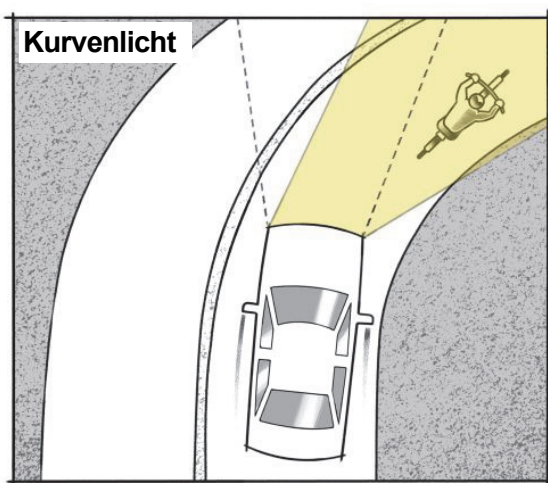
## 2,4 Bremse

⊕ In diesem Kapitel kann der Peugeot ein noch gutes Ergebnis einfahren. Der 3008 braucht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h 37,7 Meter bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP, Größe: 225/50 R17 98V). Dabei spricht die Bremse gut an und erweist sich als belastbar. Darüber hinaus lässt sich die Bremse gut dosieren. Die Richtungsstabilität in Kurven geht in Ordnung - prinzipiell schiebt der Peugeot über die Vorderräder.

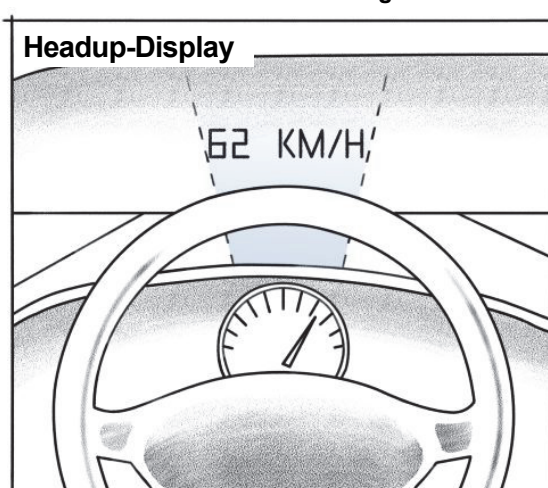
## 2,1 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Peugeot 3008 kann mit einer guten aktiven Sicherheitsausstattung punkten. Er ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Darüber hinaus ist der Allure serienmäßig mit einem Head-Up-Display ausgestattet. 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. Zudem ist der 3008 serienmäßig mit einem Abstandswarner (aktiv ab 70 km/h) ausgestattet, der dem Fahrer den Abstand zum Vorfahrenden in Sekunden anzeigt. Den Warnabstand kann der Fahrer selbst einstellen (Warnzeit zw. 0,9 und 2,5 Sekunden). Ab Werk ist der Peugeot auch mit einem aktiven Reifendruckkontrollsystem ausgestattet.



**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



**Headup-Display**  
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.

In den Rädern sind Sensoren, verliert ein Rad Luft, wird der Fahrer gewarnt. Serienmäßig gibt es auch einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Gegen Aufpreis sind für den 3008 Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage bereits während des Bremsvorgangs automatisch ein. Die reaktionsschnellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht ohne weiteres angezeigt werden. Es gibt weder Rückstrahler noch Rückleuchten, die vor geöffneten Türen im Dunkeln warnen. Der 3008 hat keine Startsickeung, wodurch er sich auch mit eingelegtem Gang ohne Kupplungsbetätigung starten lässt. Ein Anrollen ist allerdings aufgrund der automatisch aktivierten Feststellbremse nur bedingt möglich.

---

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP schneidet der 3008 (Test von 2009, Vorfacelift) gut ab, er erhält 86 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Beim aktuellen Modell sollte ein ähnliches Ergebnis zu erwarten sein. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front-, Seiten-, und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der 3008 (im Testwagen) mit Telematikdienst Peugeot Connect SOS ausgestattet. Dann wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf ausgelöst (nach Airbagauslösung) und das Fahrzeug lokalisiert. Alternativ kann der Notruf auch manuell getätigt werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,88 m guten Schutz und auch der Abstand zum Kopf fällt gering aus, da die Kopfstützen im unteren Bereich nach vorn schwenkbar sind. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Über den Status der hinteren Gurte informiert ein Display. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von nur 1,56 m Schutz - das ist sehr wenig. Zudem könnte der Abstand zum Kopf geringer ausfallen. Für das Warndreieck und den Verbandskasten gibt es keinen extra Halter.

---

## 1,8 Kindersicherheit

Der 3008 gibt bei der Kindersicherheit insgesamt zwar ein gutes Bild ab, wenn sich auch die Rückbank nur für zwei Kindersitze nebeneinander eignet. Darüber hinaus fallen die Gurte im Fond kurz aus, wodurch sich Kindersitze mit hohem Gurtbedarf nur bedingt befestigen lassen. Zudem sind auf dem Mittelsitz die Gurtankpunkte ungünstig positioniert und der Abstand zwischen Schloss und Gurt gering.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der 3008 (Test von 2009, Vorfacelift) bei der Kindersicherheit sehr gute 81 Prozent der möglichen Punkte. Serienmäßig sind auf den beiden äußeren hinteren Plätzen Isofix-Befestigungen und Ankerhaken vorhanden. Hier und auf dem Beifahrerplatz sind die Gurtankpunkte optimal positioniert und die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern groß. Zudem sind die Schlösser fest, was die Kindersitzmontage erleichtert. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Die Sitze weisen eine gute Kontur und Formstabilität auf, wodurch sich Kindersitze lagestabil befestigen lassen. Laut Bedienungsanleitung sind auf den äußeren Fondplätzen und auf dem Beifahrerplatz universelle Kindersitze aller Altersgruppen zur Befestigung mit den Gurten zulässig. Zudem sollte die Montageanleitung in der Bedienungsanleitung bei Kindersitzen mit Stützfuss beachtet werden. Hinten gibt es einen zuverlässig funktionierenden und früh einsetzenden Fingereinklemmschutz (elektrische Fensterheber).

⊖ Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

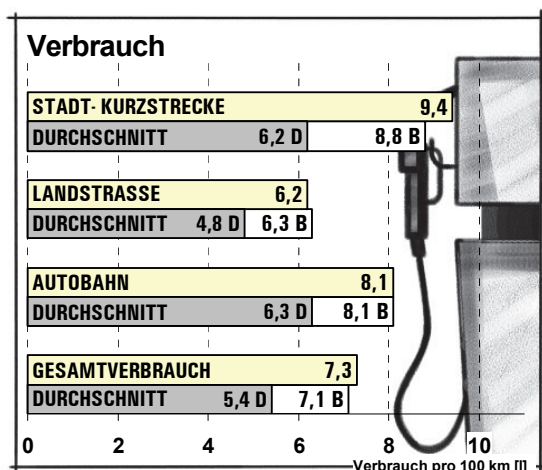
## 3,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sollte Peugeot dringend nachbessern, nur 31 Prozent sind ein mageres Ergebnis für den 3008 (Test von 2009, Vorfacelift). Während der Stoßfänger recht gut entschärft ist, bergen die Randbereiche der Motorhaube, die Kotflügel und die Fensterrahmen ein hohes Verletzungsrisiko.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,5 Verbrauch/CO2\*

– In diesem Kapitel schneidet der 3008 155 THP nicht gut ab. Nach der CO<sub>2</sub>-Bilanz hat der Peugeot eine CO-Ausstoß von 202 g/km - das entspricht lediglich 15 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,3 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der 3008 9,4 l/100 km, im Außerortsteil sind es 6,2 l/100 km und auf der Autobahn verbraucht er 8,1 l/100 km.



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

### 1,3 Schadstoffe

Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der Peugeot auf 62 Punkte - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, keine der Schadstoffgruppen zeigt Auffälligkeiten. Das beschert dem 3008 155 THP 47 von 50 Punkten in diesem Kapitel.

## 5,0 AUTOKOSTEN

### 5,5 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 3008 nicht gerade sparsam mit Otto-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel keine gute Bewertung.

### 3,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

4,3

## Wertstabilität\*

⊕ Dem 3008 155 THP Allure kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden. Das liegt unter anderem daran, dass gegen Ende des Berechnungszeitraums mit einem völlig neuen Modell zu rechnen ist.

4,8

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Hier kann der 3008 in seiner höchsten Ausstattungsvariante Allure kein gutes Ergebnis erreichen. Für den Peugeot müssen mindestens 28.950 Euro aufgewendet werden. Der Franzose zeigt sich zwar zufriedenstellend ausgestattet, für Parksensoren vorn und das bessere und empfehlenswerte Xenonlicht muss allerdings Aufpreis gezahlt werden.

4,3

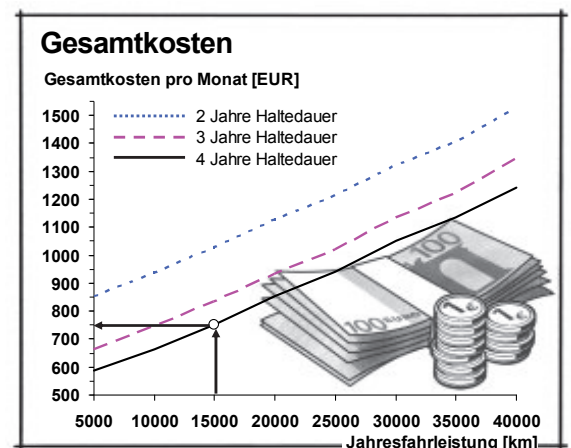
## Fixkosten\*

⊖ Die fixen Kosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Während die KFZ-Steuer mit 160 Euro noch akzeptabel ist, fällt die Versicherung teuer aus. Besonders ungünstig sind vor allem die Kaskoeinstufungen (KH: 18; TK: 17; VK: 21).

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Da sowohl die Betriebskosten als auch die Anschaffungskosten sehr hoch liegen und der 3008 auch in den anderen Kostenkapiteln nur ausreichende Ergebnisse erhält, fallen die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich sehr hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 752 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	HDi FAP 115	HDi FAP 150	HDi FAP 160 Automatik	Hybrid4 85g Automatik
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)	84 (115)	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
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,7 S	6,9 S	4,8 D	5,3 D	6,1 D	3,3 D
CO2 [g/km]	155	159	125	139	159	85
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/17	18/21/17	18/19/20	18/19/20	18/19/20	18/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	152	160	212	278	318	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	634	708	600	665	704	694
Preis [Euro]	21.900	26.850	24.750	28.750	30.550	34.450

### 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  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,4/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>5,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,4/6,2/8,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	159 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>202 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4365/1837/1639 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2125 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1525 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>425 l/835 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>820 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>168 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>115 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>408 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>752 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/17
Grundpreis	28.950 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandswarner (ohne ACC)	Serie
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Heckkamera	Serie
Kurvenlicht (Xenon-Paket)	990 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (mit Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	990 Euro

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags)	Serie
DVD-Multimediasystem (hinten) (Video-Paket)	600 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 850°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Leder-Paket)	1.190 Euro°

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Panorama-Glasdach	Serie
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

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