



Peugeot 3008 1.2 Hybrid 136 Allure e-DSC6

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW/136 PS)

Der neue Peugeot 3008 ist das erste Modell des Stellantis-Konzerns, das auf der STLA Medium-Plattform aufbaut. Sie ist so konzipiert, dass Verbrenner, Hybride und E-Antrieb unterkommen können und man dadurch mit einem Modell alle gängigen Antriebskonzepte abdecken kann. Zum ADAC Autotest tritt die dritte 3008-Generation in der günstigsten Ausführung mit dem 136 PS starken Dreizylinder-Turbobenziner an, der von einem 17 kW/21 PS leistenden E-Motor unterstützt wird und für kürzere Strecken im unteren Geschwindigkeitsbereich auch alleine für Vortrieb sorgen kann. Die Verbrauchersparnis hängt dabei stark von der Fahrweise ab. Im ADAC Ecotest kommt der Franzose auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,3 l/100 km, mit sensiblem Gasfuß sind vor allem innerorts aber auch Werte unter fünf Liter problemlos möglich. Der Fahrkomfort wird durch den kernigen Klang des Dreizylinders jedoch hörbar geschmälert und auch das Fahrwerk dürfte die Unebenheiten noch gewissenhafter von den Insassen fernhalten. An der Fahrsicherheit gibt es hingegen wenig zu kritisieren, auch wenn sich die entkoppelte Lenkung doch arg synthetisch anfühlt. Dafür sammelt das Kompakt-SUV mit der guten Verarbeitung, dem großzügigen Platzangebot und dem bequemen Fahrersitz Pluspunkte. Weniger gut gefallen haben uns hingegen die umständliche Bedienung und der teils schlecht erreichbare Touchscreen. Ungewöhnlich für ein vollkommen neu entwickeltes Fahrzeug: Der Peugeot besitzt keine Autohold-Funktion und die heutzutage obligatorische induktive Ladeschale ist nur im teuren Paket zu haben. Dabei ist der Preis für die günstigste Ausführung als 3008 1.2 Hybrid 136 Allure e-DSC6 mit 40.080 Euro ohnehin schon sehr selbstbewusst gewählt. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Renault Austral, VW Tiguan.

- + gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, bequemer Fahrersitz mit vielen Einstellmöglichkeiten, sichere Fahreigenschaften
- umständliche Bedienung, keine Autohold-Funktion, geringe Anhängelast, hoher Preis

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Peugeot hat sich in den letzten Jahren einen guten Ruf bei der Verarbeitungsqualität erarbeitet und auch der neue 3008 wird diesem gerecht. Das Kompakt-SUV überzeugt mit seiner sorgfältig verarbeiteten Karosserie, die mit gleichmäßigen und gleichzeitig schmalen Spaltmaßen aufwartet. Die Türen fallen satt ins Schloss und der Schwellerbereich - und damit auch das Hosenbein - bleibt dank der zusätzlichen Dichtlippen auch bei Regen sauber. Anzukreiden ist ihm da nur die fehlende Türrahmenverkleidung sowie der Verzicht auf eine Gasdruckfeder, um die schwere Motorhaube leichter öffnen zu können. Im Gegensatz zur Elektroversion ist der Unterboden nicht vollständig verkleidet, die Mitte sowie der Bereich hinter der Hinterachse sind beim Verbrenner offen gestaltet. Auch das Interieur weiß mit seiner guten Verarbeitung zu gefallen. Die Anbauteile sind passgenau eingefügt und sitzen fest, alles wirkt solide und wertig. Dazu trägt

auch die ordentliche Materialqualität bei, die sich allerdings lediglich auf Klassenniveau befindet. Will heißen: In der ersten Reihe sind Türen und das Armaturenbrett zumindest im oberen Bereich mit geschäumtem Kunststoff verkleidet. Schicke, allerdings auch fingerabdruck- und kratzeranfällige Pianolackflächen sowie reichlich Stoffeinsatz an Armaturenbrett, Türen und Mittelkonsole sorgen für ein wertiges und wohnliches Ambiente. Wie schmutz anfällig und pflegebedürftig der hellgraue Stoff auf Dauer ist, lässt sich anhand des jungen Testwagens nicht sagen. Ohne wirksamen Polsterreiniger dürfte man auf Dauer aber wohl kaum auskommen. Der Unterboden ist großflächig verkleidet, lediglich in der Mitte und im Heckbereich fehlt eine Verkleidung. Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfeder auskommen, die das Öffnen erleichtert und das umständliche Einfädeln des Haltestabes hinfällig macht.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der Peugeot ist serienmäßig mit einem 55 l großen Benzintank ausgerüstet. Auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest von 6,3 l/100 km kommt man damit etwa 870 km weit. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 475 kg – das sollte in den allermeisten Fällen für vier Erwachsene und deren Gepäck ausreichen. Dachlasten sind bis zu 80 kg erlaubt, eine praktische Reling bietet der neue 3008 im Gegensatz zu seinem Vorgänger allerdings nicht mehr. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das sollte selbst für zwei E-Bikes samt Fahrradträger ausreichen. Einen Anhänger mit eigener Bremse darf der Franzose lediglich bis zu einem Gewicht von 1.200 kg ziehen. Hat der Hänger

keine eigene Bremse, darf er die üblichen 750 kg wiegen. Mit einem Wendekreis von 11,3 m und den überschaubaren Fahrzeugabmessungen (4,54 m lang, 2,11 m breit inkl. Außenspiegel) lässt sich das SUV recht passabel durch den Großstadtdschungel manövrieren.

⊖ Peugeot stattet den 3008 lediglich mit einem Tirefit-Set aus. Pannensichere Reifen oder gar ein Ersatzrad sind für den Franzosen nicht zu haben. Folglich gibt es auch keinen Wagenheber oder einen Radmutterenschlüssel.

3,5 Licht und Sicht

Der Peugeot 3008 ist wie heutzutage üblich mit einem LED-Lichtsystem ausgestattet. Peugeot nennt die serienmäßige Basisausführung Eco-LED-Scheinwerfer, was ein gutes Beispiel für Marketing-Sprech ist. Das System kann nur bedingt überzeugen: Die Fahrbahnausleuchtung ist inhomogen (fleckig und streifig), zudem streut der Lichtkegel nach oben. Auch die Lichtfunktionen sind überschaubar: Es gibt weder Abbiege- noch Kurvenlicht, der optionale Fernlichtassistent kann lediglich auf- und abblenden. Das höherwertige LED-System inklusive dynamischem Fernlichtassistenten, adaptiver Lichtverteilung, Abbiegelicht und automatischer Leuchtweitenregulierung ist der Ausstattungslinie GT vorbehalten. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist grundsätzlich nicht erhältlich.

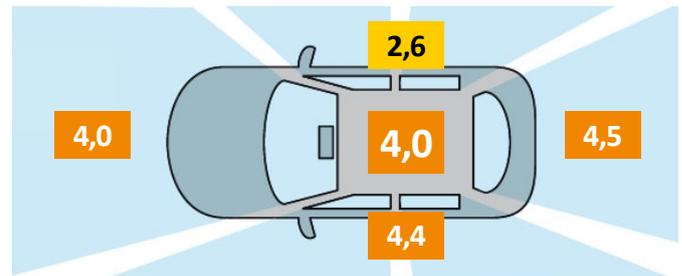
⊖ Bei der Rundumsicht schneidet der 3008 nur ausreichend ab. Hier fordert die gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen gestaltete Karosserie ihren Tribut. Auch die hohen Fahrzeughenden behindern die Sicht, vor oder hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände sind erst in recht großer Entfernung zu sehen. Da sind die serienmäßige Rückfahrkamera samt Waschdüse sowie die Parksensoren hinten unabdingbar. Vordere Parksensoren sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind optional zu haben, einen Parkassistenten gibt es jedoch nicht. Peugeot verzichtet beim 3008 auf einen Heckwischer, was bei Niederschlag die Sicht nach hinten beeinträchtigen kann.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 3008 dank der erhöhten Sitzposition (Sitzfläche 58 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) problemlos. Lediglich das tiefstehende Lenkrad stört beim Einstieg etwas, und der hohe Schweller erfordert SUV-typisch einen kräftigen Schritt nach oben. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offen gehalten – vorn in drei, hinten in zwei Positionen. Hinten ist der Türausschnitt im Kopfbereich schmaler, doch insgesamt steigt man auch hier bequem ein und aus. Nachts projiziert der 3008 das neue Peugeot-Logo an den Fahrzeugseiten auf den Boden. Praktisch: Der Mittelunnel ist recht flach gehalten, was das Durchrutschen erleichtert. Zudem findet man bei allen äußeren Sitzplätzen Haltegriffe am Dachhimmel vor.

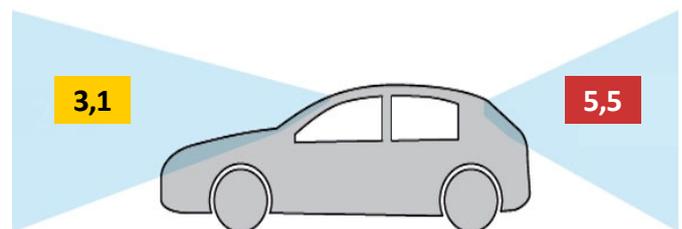
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen und kleine Fensterflächen fordern bei der Sicht nach hinten ihren Tribut. Zudem verzichtet Peugeot beim 3008 auf einen Heckwischer, was bei Niederschlag die Sicht nach hinten beeinträchtigen kann.

⊖ Der 3008 ist stets mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das Funksystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Das ist schwach für ein neu entwickeltes Fahrzeug, da es mit der UWB-Technik möglich wäre, das Fahrzeug entsprechend abzusichern. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst 440 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 510 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.250 l Volumen verfügbar. Zusätzlichen Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, hier finden weitere 45 l Platz. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, lassen sich 80 l vom Ladevolumen nach unten hin abtrennen.



Der Gepäckraum fasst 440 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 510 l.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich ohne allzu großen Kraftaufwand öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist der Ausstattungsvariante GT vorbehalten. Die zwei Griffe an der Innenseite der Klappe sind jedoch ausreichend praktisch. Ab 1,85 m Größe muss man darauf achten, sich nicht den Kopf an der Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 80 cm ziemlich hoch über der Straße, was insbesondere beim Einladen störend ist. Immerhin befindet sich der Ladeboden annähernd auf dem Niveau der Ladekante, zumindest sofern sich der variable Boden in der höheren Position befindet. Ansonsten muss man zusätzlich eine elf Zentimeter Stufe überwinden. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen steigen diese deutlich an und erschweren damit das Beladen mit langen Gegenständen. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas. Praktisch: Der 3008 hat im Kofferraum eine 12-V-Steckdose, mit der man beispielsweise eine Kühlbox mit Strom versorgen kann.



Die Ladekante liegt mit 80 cm ziemlich hoch über der Straße, was insbesondere beim Einladen störend ist. Ab 1,85 m Größe muss man darauf achten, sich nicht den Kopf an der Klappe zu stoßen.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, die Entriegelung erfolgt vom Fahrgastraum aus oben an der Lehne - beim Vorgänger war dies auch vom Kofferraum aus möglich, zudem fielen die Lehnen federvorgespannt um. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim

Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Im Kofferraum finden sich zwei kleine Staufächer an den Seitenwänden, praktische Taschenhaken sowie ein immerhin 45 l fassender Stauraum unter dem Ladeboden.

2,7 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot schon seit einigen Jahren einen eigenen Weg, im 3008 wurde das sogenannte i-Cockpit weiterentwickelt. Die Cockpitlandschaft besteht nun aus einem durchgehenden Element, das im 3008 Allure mit zwei je zehn Zoll große Displays bestückt ist. Das Kombiinstrument befindet sich wie bei Peugeot üblich oberhalb des Lenkrads, wodurch das Steuer nicht nur ungewohnt klein ausfällt, sondern auch ungewöhnlich weit unten angeordnet ist. Die Anordnung ist zu Beginn gewöhnungsbedürftig, doch man arrangiert sich erstaunlich schnell damit – zumindest solange der Fahrer eine passende Einstellung für Sitz und Lenkrad findet. Besonders großgewachsene Personen tun sich hier schwer und stoßen unter Umständen mit dem Knie an das tief stehende Lenkrad. Der Testwagen ist mit dem 21 Zoll großen Curved-Panoramadisplay ausgestattet, das Bestandteil des Panorama-Navigationspakets ist. Das gekrümmte Display beinhaltet das Kombiinstrument und den berührungsempfindlichen Zentralmonitor, über den die meisten Fahrzeugfunktionen gesteuert werden. Das hochauflösende Display überzeugt mit schicker Graphik, ausreichend großen Touchflächen und schnellen Reaktionen. Allerdings ist es etwas zu weit vom Fahrer entfernt platziert und damit speziell der rechte Randbereich schlecht zu erreichen. Der linke Bereich des Touchscreens, auf dem beispielsweise die Temperaturanzeige und -einstellung erfolgt, ist schlecht zu erreichen, da der Lenkradkranz im Weg ist - aus ergonomischer Sicht besteht hier also durchaus Verbesserungspotenzial. Auch die Menüstruktur ist nicht sonderlich intuitiv gestaltet und erfordert eine längere Eingewöhnungsphase. Doch auch danach bleiben manche Bedienschritte wie etwa die Aktivierung der Sitzheizung unnötig umständlich, da man dafür mehrere Bedienschritte durchführen muss, anstatt diese mittels einer fest verbauten Taste direkt ein- bzw. auszuschalten. Ist das Curved-Display an Bord des 3008, befinden sich unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen ein zusätzliches Display mit sechs Feldern, auf dem bis zu zwölf Symbole für häufig genutzte Funktionen abgelegt werden können - das erleichtert die Bedienung deutlich. Das Kombiinstrument besitzt im Gegensatz zu den Modellen 208/2008 und 308 keine 3D-Ansicht - offensichtlich ist Peugeot dabei, sich von dieser Technik wieder zu



Die Cockpitlandschaft besteht nun aus einem durchgehenden Element, das im 3008 Allure mit zwei je zehn Zoll große Displays bestückt ist. Durch das tiefstehende Lenkrad tun sich großgewachsene Passagiere mit der passenden Sitzeinstellung schwer.

verabschieden. Das Instrumentendisplay bietet diverse Einstellungsmöglichkeiten und Ansichten, eine Anzeige mit klassischen Rundinstrumenten für Tachometer und Leistungsanforderung ist nur in rudimentärer Form aktivierbar. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument verspielt und unübersichtlich. Positiv: Als eines der wenigen Modelle auf dem Markt, kann der 3008 nicht nur die Navigationskarte der eigenen Routenführung direkt vor dem Fahrer darstellen, sondern mittels Apple CarPlay auch die der Karten-App. Die Bedienelemente für die Assistenten wie automatische Distanzregelung oder das Infotainment sind inzwischen auf dem Lenkrad platziert, die einst hinter dem Lenkrad versteckten Bediensatelliten passé. Der Getriebewählhebel ist als kleiner Knubbel ausgeführt und ungewohnt zwischen der vom Lenkrad verdeckten Start-Taste und den zentralen Lüftungsdüsen platziert. Nach kurzer Zeit hat man sich jedoch daran gewöhnt und die Handhabung geht problemlos von der Hand. Nur nachts ist der unbeleuchtete Hebel schlecht zu finden. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Platzierung des Warnblickschalters, der unauffällig auf der Mittelkonsole positioniert ist und sich kaum ohne Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen betätigen lässt.

2,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Radio mit analogem und digitalem Empfang ist in allen 3008 serienmäßig, genauso wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming. Ausgewählte Smartphone-Inhalte lassen sich per Apple CarPlay und Android Auto auf dem Zentralscreen darstellen - beide Schnittstellen funktionieren via USB-Kabel und kabellos. Als eines der wenigen Modelle auf dem Markt kann der 3008 die Navigationskarte von

Apple-Karten auch auf dem Kombiinstrument darstellen. Leider kostet die heutzutage obligatorische induktive Ladeschale Aufpreis und ist nur im Paket für happige 1.280 Euro Aufpreis zu haben. Dann sind allerdings auch das Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen, zwei zusätzliche USB-C-Anschlüsse für die Fondinsassen, das 21 Zoll große Curved-Display sowie ein gut funktionierender Sprachassistent an Bord.

Das serienmäßige Soundsystem verfügt lediglich über sechs Lautsprecher, das höherwertige FOCAL-Soundsystem mit zehn Lautsprechern inklusive Zentrallautsprecher und Subwoofer ist

nur für die GT-Ausführung erhältlich. Die serienmäßige Peugeot Connect Box bietet den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen via Smartphone.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der 3008 vorn reichlich Platz. Selbst 2,0 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,15 m reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet.

Beeinträchtigt wird letzteres allerdings durch den stets dunklen Dachhimmel, die wuchtige Mittelkonsole sowie die hohe Fensterlinie. Ein Panoramaschiebedach ist ausschließlich für die GT-Variante zu haben.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden selbst 1,95 m große Mitfahrer genug Platz vor. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng – nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist trotz der direkt neben dem Kopf liegenden Dachsäulen, des dunkeln Dachhimmels und der hohen Fensterlinie noch gut.



Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden selbst 1,95 m große Mitfahrer genug Platz vor.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Im Gegensatz zu manch anderem Kompakt-SUV lassen sich die Fondsitze weder in Längsrichtung verschieben noch kann man die Lehnenneigung verstellen. Vorn gibt es zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen sogar Einliter-Flaschen auf. Zudem gibt es ein Brillenfach am Dachhimmel. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten

zur Verfügung. Zwar sind die Türfächer ausreichend groß, an den Vordersitzen befinden sich praktische Lehnentaschen und es gibt nützliche Jackenhalter. Allerdings muss der 3008 in der Ausstattung Allure ohne Mittelarmlehne und damit auch ohne Becherhalter auskommen. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Der Peugeot 3008 ist stets mit einem Stahlfederfahrwerk samt konventioneller Dämpfer ausgerüstet. Vorn finden sich in dieser Klasse übliche McPherson-Federbeine. Im Gegensatz zum Plug-in-Hybrid und den Elektroversionen kommt beim hybridisierten 3008 hinten keine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion, sondern eine einfachere Verbundlenkerachse zum Einsatz. Innerorts dürfte speziell die Hinterachse etwas sensibler

ansprechen, auf der Landstraße und der Autobahn liegt die Karosserie jedoch angenehm ruhig - lediglich welliger Fahrbahnbelag bringt etwas Unruhe in das Auto. Das SUV bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Federungskomfort, mit dem man gut leben kann, auch wenn der Abstand zu adaptiv gedämpften Konkurrenzmodellen deutlich zu spüren ist.

2,7 Sitze

Bereits in der Basisausführung stattet Peugeot den 3008 mit einem vielfältig einstellbaren Fahrersitz (AGR-Gütesiegel) aus. Zusätzlich zu den üblichen Verstellmöglichkeiten lassen sich die Neigung sowie die Länge der Sitzfläche einstellen und es gibt eine elektrische Vierwege-Lendenwirbelstütze. Mit dem Beifahrer

meinen es die Franzosen nicht ganz so gut, er kommt lediglich in den Genuss der ausziehbaren Sitzfläche. Speziell der Fahrersitz bietet einen überdurchschnittlichen Komfort und dürfte besonders bei Langstreckenfahrern sehr willkommen sein. Der weichen Knieauflage an der Mittelkonsole stehen leider die nur dünn

gepolsterten Armauflagen in den Türen gegenüber. Eine elektrische Sitzverstellung samt Memoryfunktion sowie eine Massagefunktion sind lediglich für den 3008 GT optional zu haben. Die äußeren Rücksitze bieten lediglich eine ausreichende Konturierung der Lehnen und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die

Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Auf längeren Etappen vermissen die Fondinsassen eine Mittelarmlehne, die sich lediglich beim 3008 GT ausklappen lässt. In der Mitte sitzt man auf einer passablen Polsterung, zudem stört kein hoher Mitteltunnel am Boden.

2,6 Innengeräusch

Der 3008 bietet grundsätzlich einen guten Geräuschkomfort. Sowohl die Wind- als auch die Fahrgeräusche fallen erfreulich niedrig aus und gerade innerorts, wo der Peugeot häufiger elektrisch unterwegs ist, geht es im Innenraum angenehm ruhig zu. Umso stärker dringt da der kernig klingende Dreizylinder-Benziner ins Ohr

und wird beim automatischen Anlassen doch als recht störend empfunden. Ist man bei höheren Geschwindigkeiten dauerhaft mit laufendem Benzinern unterwegs, fällt der Verbrenner kaum noch unangenehm auf und sein Klang tritt weitgehend in den Hintergrund.

2,4 Klimatisierung

⊕ Jeder Peugeot 3008 ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, denn für den Franzosen ist dies die einzig verfügbare Klimatisierung. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, mittig und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Passagiere bietet der 3008 Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen sowie getönte Scheiben ab der B-Säule. Beheizbare Vordersitze sind serienmäßig an Bord, eine Lenkradheizung gegen Aufpreis erhältlich. Eine Sitzlüftung und beheizbare Fondsitze sind nicht

lieferbar. Die mittels feiner Drähte beheizbare Windschutzscheibe gibt es leider nur im Winter-Paket, das automatisch Ganzjahresreifen mit sich bringt - schwer nachzuvollziehen, was sich Peugeot dabei gedacht hat.

⊖ Leider hat Peugeot sich beim 3008 die Drehrädchen an den Lüftungsdüsen gespart, mit denen sich die Luftmenge unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt - der 308 besitzt diese praktische Funktion noch.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder-Turbobenziner leistet 100 kW/136 PS. Ihm steht ein 48-V-Elektromotor über das Automatikgetriebe zur Seite, der 17 kW/21 PS entwickelt. Der grundsätzlich bereits seit einigen Jahren gefertigte Ottomotor arbeitet im 3008 1.2 Hybrid im effizienterem Miller-Zyklus und hat dafür einen variablen Turbolader erhalten, um auch bei niedrigen Drehzahlen ausreichend Drehmoment zu liefern. Zusätzlich unterstützt der Elektromotor und verbessert das Ansprechverhalten. Die

gemessenen Fahrleistungen gehen trotz des Leergewichts von immerhin 1,6 t durchaus in Ordnung: Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Franzose in glatten sechs Sekunden, von 80 auf 120 km/h geht es in 7,7 s. Auch das Einfädeln innerorts in den fließenden Verkehr gelingt leicht, von 15 auf 30 km/h benötigt der 3008 nur knapp 1,4 s. Insgesamt fühlt sich der Mildhybrid-Antrieb trotz des kleinen Dreizylinder-Benziners für das stattliche Kompakt-SUV kräftig genug an.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder-Turbobenziner bietet prinzipbedingt lediglich eine zufriedenstellende Laufkultur, Vibrationen sind abhängig von Motordrehzahl und Lastzustand teils recht deutlich im Innenraum zu spüren. Gerade unter 2.000 1/min sind Vibrationen und merkliches Brummen vorhanden. Insgesamt passt die nur mäßige Laufkultur nicht recht zum gehobenen Anspruch des Rafale. Die etwas verzögerte Gaspedalannahme wird durch das Automatikgetriebe gut kaschiert, anschließend entfaltet das Aggregat

seine Leistung angenehm gleichmäßig. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber selten erforderlich, da der Dreizylinder bereits bei mittleren schon munter unterwegs ist.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Für den neuen Mildhybrid-Antrieb hat der Stellantis-Konzern ein neues Getriebe entwickelt. Dabei handelt es sich um ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen, in dessen Gehäuse neben der Motorsteuerung und dem Gleichstrom-Wechselrichter sogar der 48-V-Elektromotor integriert wurde. Die Schaltvorgänge des Doppelkupplers laufen meist unmerklich ab, nur manchmal ist ein leichtes Rucken zu spüren. Das Umschalten zwischen Vorwärts und Rückwärts gelingt schnell. Der kleine Wählhebel, der ungewöhnlich rechts vom Lenkrad auf dem Armaturenbrett platziert ist, lässt sich nach kurzer Gewöhnung

problemlos bedienen. Auch wenn das Getriebe nur sechs Gänge hat, passen die Übersetzungen gut zum Antrieb. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h jedoch recht hoch, der Drehzahlmesser zeigt dann bereits knapp 3.000 1/min an. Die Gänge können auch manuell über die Schaltpaddel am Lenkrad durchgewechselt werden.

⊖ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, eine Autohold-Funktion ist für den 3008 jedoch nicht zu haben - das ist ungewöhnlich für einen neu entwickelten Kompaktwagen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Sowohl beim Geradeauslauf, der auch dank der kräftigen Zentrierung der Servolenkung gut ausfällt, als auch beim Fahrverhalten im Grenzbereich überzeugt der 3008 mit einer ausgeprägten Fahrstabilität. Im ADAC Ausweichtest quitiert der Franzose ein abruptes Lenkmanöver mit einem beherzten ESP-Eingriff, wodurch das SUV viel Geschwindigkeit abbaut. Anschließend lässt sich die Pylonengasse mühelos durchfahren. Peugeot hat eine recht konservative ESP-Abstimmung gewählt, was bei einem Familien-SUV jedoch vollkommen in Ordnung geht

- Fahrstabilität geht hier klar vor Fahrdynamik. Letztere vereiteln zudem die optionalen Ganzjahresreifen des Testwagens, die auf trockenem Asphalt ein merklich geringeres Gripniveau bieten als ein Sommerreifen. Flott angegangene Kurven beantwortet der Peugeot mit ausgeprägtem Untersteuern, d. h. er schiebt über die Vorderräder zum Kurvenrand. Das Traktionsvermögen des Fronttrieblers kommt nur in extremen Fahrsituationen an ihre Grenzen. Dass für den 3008 kein Allradantrieb verfügbar ist, ist zumindest beim nicht allzu kräftigen Basisbenziner zu verkraften.

2,7 Lenkung

Die Servolenkung kann nicht vollauf überzeugen. Zwar ist sie ausreichend direkt übersetzt und die Zentrierung ist kräftig ausgeführt, was sich besonders bei langen Autobahnetappen auszahlt. Allerdings fühlt sich die proportional übersetzte Lenkung sehr

entkoppelt an und lässt es dadurch an Lenkgefühl und damit auch an Rückmeldung vermissen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lenkpräzision unter dem ungewohnt kleinen Lenkrad leidet - daran gewöhnt sich nicht jeder.

2,6 Bremse

Bei der Bremsprüfung schneidet der 3008 gut ab - und das trotz der Ganzjahresreifen, mit denen der Testwagens wegen des Winter-Pakets ausgerüstet ist. 35,2 m benötigt der Franzose (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen), um aus 100 km/h zum Stehen zu

kommen. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben wenig Grund zur Klage, auch wenn der Druckpunkt etwas klarer definiert sein dürfte.

2,2 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Peugeot 3008 verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen, allerdings kosten einige Systeme Aufpreis. Serienmäßig sind unter anderem ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarner verbaut. Ebenfalls stets an Bord sind ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner. Ordert man das Drive-Assist-Paket, bringt der 3008 zusätzlich einen Spurwechselassistenten samt Querverkehrserkennung sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit, die zusätzlich den Straßenverlauf sowie die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen einbezieht. Eine Spurwechselautomatik sowie ein Spurführungsassistent sind der GT-Ausstattung vorbehalten. Ein Head-Up-Display gibt es bei Peugeot generell nicht, diese Funktion soll nach Auffassung der Franzosen das höher positionierte Kombiinstrument übernehmen.

Die Reifendruckkontrolle kann den Druck in den Reifen nur indirekt über die ABS-Sensoren messen, Druck- und Temperatursensoren in den Reifen selbst gibt es nicht. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung stand für den Peugeot 3008 kein Euro NCAP-Ergebnis zur Verfügung.

⊕ Für ein von Grund auf neu entwickeltes, aktuelles Fahrzeug fällt die Airbagausstattung auffallend dünn aus. Der Peugeot 3008 besitzt mit sechs Airbags (Frontairbags, Seitenairbags vorn, von vorn nach hinten reichende Kopfairbags) lediglich das übliche Minimum für einen fünfsitzigen Pkw. Viele Konkurrenten bringen heutzutage zusätzlich Knie- und Zentralairbags mit, Seitenairbags für die Fondinsassen sind bisweilen zumindest optional erhältlich. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Bei einem Notfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Die Multikollisionsbremse mindert im Falle eines Unfalls die Gefahr von Folgekollisionen.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen lediglich bis 1,70 m Größe. Die mittlere Kopfstütze lässt sich weniger weit herausziehen als die seitlichen und dient bei Erwachsenen allenfalls als Nackenstütze. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut ist lediglich gegen Aufpreis zu haben.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,3 Kindersicherheit

⊕ Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden - eine Isofix-Befestigung gibt es für den Beifahrersitz allerdings nicht. Die äußeren Fondsitze dagegen sind mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet. Die Befestigung von Kindersitzen mit den Gurten klappt dort auch gut. Selbst wenn man einen Kindersitz mit ausladender Basis nutzt, schränkt das den Einstellbereich den jeweiligen Vordersitzes kaum ein - wie üblich empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf.

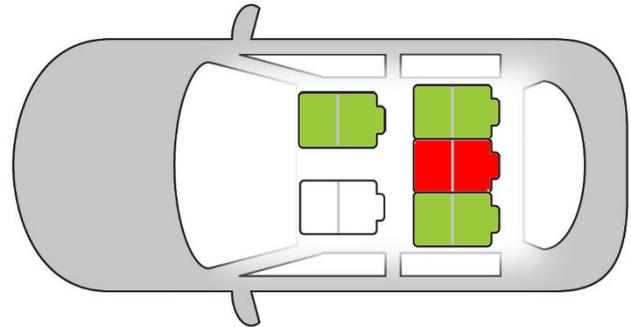
⊖ Die Isofix-Haken der äußeren Fondsitze befinden sich hinter dem Sitzpolster und sind dort nur umständlich zu erreichen. Der mittlere Sitz ist nur für bestimmte Größen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es nicht, zudem lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen Gurtlänge und der unpassenden Gurtanlenkpunkte mit dem Gurt nicht sicher montieren.

3,3 Fußgängerschutz

Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest deren Schwere deutlich reduziert werden. Die Front ist

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Peugeot 3008 1.2 Hybrid 136 e-DSC6 liegt bei 6,3 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 174 g /km. Dafür gibt es immerhin 25 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,2 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,1 l/100 km. Das Antriebssystem kann seine Vorteile also vorrangig bei gleichmäßigem Stadtverkehr und gemütlichen Landstraßenfahrten ausspielen. Das Potenzial des Mildhybrid-Antriebs spiegelt das Ecotest-Ergebnis nicht ganz wider. Denn hier sind die Vorgaben des Zyklus maßgeblich. Orientiert man sich aber an den Eigenschaften und Potentialen des Mildhybrid-Antriebs, kann man den Durchschnittsverbrauch problemlos unter 5 l/100 km drücken, ohne dafür zum Verkehrshindernis zu werden. Entscheidend ist, zügig auf die gewünschte Geschwindigkeit zu beschleunigen und dann so weit vom Gas herunterzugehen, bis der Verbrenner ausgeschaltet wird und der 3008 nur mit dem Elektromotor das Tempo hält - laut Hersteller bei niedrigen Geschwindigkeiten bis zu einem Kilometer weit.

recht nachgiebig gestaltet, zudem gibt es ausreichend Platz zwischen Motorhaube und Motorblock.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	52	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der überarbeitete 1,2-l-Turbobenziner hat seine Schadstoffemissionen sehr gut im Griff. Alle Schadstoffgruppen sind weit unter den Grenzwerten, egal ob gesetzliche oder strengere Ecotest-Grenzen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit mehreren Volllastanteilen bleiben alle Schadstoffe niedrig. Ein Partikelfilter kümmert sich effektiv um die

Partikelemissionen, die ebenfalls sehr niedrig ausfallen. Die Straßenmessungen mit portablem Prüfgerät bestätigen die guten Ergebnisse vom Prüfstand. Als Lohn erhält der Franzose die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe, zusammen mit den 25 Punkten für die CO2-Emissionen gibt es für den 3008 75 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

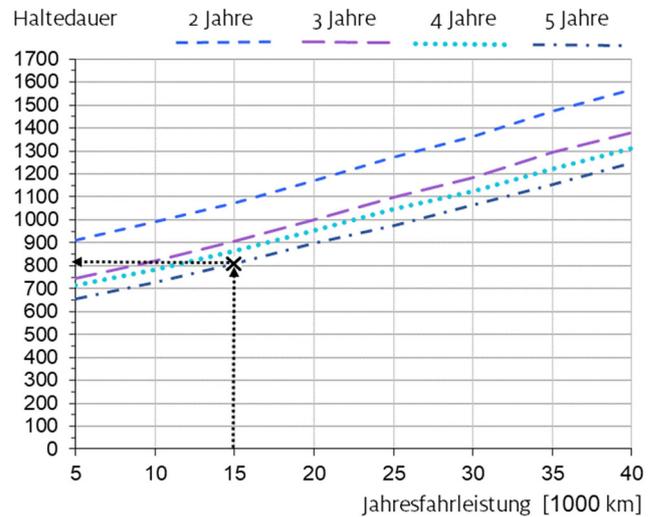
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Peugeot ruft für den günstigsten 3008 40.080 Euro auf. Das ist viel Geld, zumal es die identische Antriebstechnik auch im Citroen C5 Aircross gibt, der bereits ab 33.750 Euro zu haben ist. Hier wird die Strategie des Stellantis-Konzerns ersichtlich, der Peugeot als Premium- und Citroen als günstige Einsteiger-Marke positioniert hat. Die Serienausstattung der Allure-Ausführung ist ordentlich, allerdings muss man für Annehmlichkeiten wie Navigationssystem, induktive Ladeschale oder adaptive Geschwindigkeitsregelung noch einige Tausender einplanen - der Testwagen kommt auf knapp 44.000 Euro. Die jährliche Steuer liegt bei 81 Euro für das Testmodell in Grundausstattung, mehr Ausstattung erhöht den CO2-Ausstoß auf dem Papier und damit die Kfz-Steuer. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung: Während man bei der Haftpflicht günstig fährt (Klasse 18), sind Teilkasko (Klasse 22) und Vollkasko (Klasse 26) deutlich teurer eingestuft. Zur Inspektion muss der 3008 nach 25.000 km bzw. zwölf Monaten, was für Wenigfahrer ungünstig ist. Die Franzosen geben lediglich eine zweijährige Fahrzeuggarantie, drei auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 820 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3008 1.2 Hybrid 136 e-DSC6	3008 1.6 Plug-In Hybrid 195 e-DSC7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	143 (195)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	300/2000
0-100 km/h [s]	10,2	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,5 l S	0,9 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	123	19
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/22	19/25/20
Steuer pro Jahr [Euro]	83	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	813	730
Preis [Euro]	40.080	42.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	274/526/779
• Dachlast/Anhängelast [kg]	50/748
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,61
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	88,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	222

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid, Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A./ k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.542/1.895/1.641 mm
Leergewicht/Zuladung	1.648/432 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.480 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R 19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Cross Climate 2 SUV
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,8/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	150 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.605/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/845/1.250 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	139 Euro	Wertverlust	443 Euro
Monatliche Gesamtkosten	808 Euro		
Steuer pro Jahr	81 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/22		
Basispreis 3008 1.2 Hybrid 136 Allure e-DSC6	40.080 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Mietwagen	EZ: 19.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.730 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.983 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.750 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.750 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/1.750 Euro (Paket)
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.750 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.750 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.280 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	1.750 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro°
Metalliclackierung (blau)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,6
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,2
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,4		

Stand: Dezember 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner