



Peugeot e-3008 210 GT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (157 kW/217 PS)

Die dritte Generation des Peugeot 3008, die als erstes Modell des Stellantis-Konzerns die neu entwickelte STLA-Medium-Plattform nutzt, ist nicht nur als Mild- und Plug-in-Hybrid, sondern auch als vollelektrischer e-3008 zu haben. Die Franzosen bieten das Kompakt-SUV in zwei Akkuausführungen mit 73 und 97 kWh an. Zum ADAC Autotest tritt der 4,52 m große Fünftürer mit der kleineren Batterie in der Topausstattung GT an. Der Stromer punktet im ADAC Ecotest zwar mit einem ordentlichen Verbrauch (20,1 kWh/100 km inkl. Ladeverluste) und einer praktikablen Reichweite von 440 km, allerdings fällt die Ladeleistung für ein neues E-Auto vergleichsweise bescheiden aus, sodass der Ladehub von 10 auf 80 Prozent unter idealen Bedingungen 40 Minuten in Anspruch nimmt. Eine Akkukonditionierung, die besonders bei tiefen Temperaturen den Ladevorgang beschleunigen kann, gibt es für den e-3008 ebenfalls nicht. Die Fahrleistungen fallen trotz der Motorleistung von 157 kW/217 PS recht verhalten aus. Der Blick auf die Waage macht klar, weshalb: Mit einem Leergewicht von 2,2 t ist der Peugeot sehr schwer geraten und bringt rund 200 kg mehr auf die Waage als ein deutlich größeres Tesla Model Y mit Allradantrieb. Punkten kann der e-3008 mit den guten Platzverhältnissen, dem wertigen Interieur und den sicheren Fahreigenschaften. Weniger gefallen haben uns hingegen die gewöhnungsbedürftige Bediensystem sowie die fehlende Autohold-Funktion. Mit einem Grundpreis von 52.900 Euro ist der e-3008 210 GT zudem ziemlich teuer, entschädigt aber zumindest mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q4 e-tron, BMW iX2, Mercedes EQA, Renault Scénic E-Tech.








- + gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- umständliche Bedienung, lange Ladezeiten, keine Akkukonditionierung, keine Autohold-Funktion

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 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 komplette Unterboden ist verkleidet. Dies dient nicht nur dem Schutz, auch die Aerodynamik profitiert von der glattflächigen Verkleidung. Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfeder auskommen, die das Öffnen erleichtert und das umständliche Einfädeln des Haltestabes hinfällig macht.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 446 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 1.250 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 Großstadtschungel manövrieren.

⊕ V2L-Funktion (Vehicle to Load). Diese sehr praktische Funktion bietet den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, ein elektrisches Gerät über die Hochspannungsbatterie des neuen PEUGEOT e-3008 mit Strom zu versorgen. Zum Beispiel, um ein Elektrofahrrad aufzuladen oder ein Elektrogerät zu betreiben. Das System kann bis zu 3 kW und 16 A liefern.

⊖ Die Reichweite des e-3008 beträgt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest 440 km. Für ein neu entwickeltes E-Auto der Kompaktklasse ist dies lediglich ein durchschnittlicher Wert. Hinzu kommt, dass die maximale Ladeleistung im Test bei vergleichsweise bescheidenen 144 kW lag (laut Hersteller max. 160 kW), die durchschnittliche Ladeleistung für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent beträgt an einer Schnellladesäule 92 kW, die Ladedauer dadurch bei knapp 40 Minuten. Zum Vergleich: Der Hyundai Ioniq 5 mit 800-Volt-System benötigt dafür nur halb solange. Die Messungen finden bei idealen Bedingungen statt, bei

kalten oder zu warmem Akku sinkt die Ladeleistung teils drastisch, der Ladevorgang dauert dementsprechend länger. Abhilfe kann das Vorkonditionieren des Akkus bieten, allerdings kann der e-3008 dieses für ein aktuelles E-Auto unerlässliche Feature nicht bieten. An einer AC-Ladesäule lädt der Franzose e mit maximal 11 kW, ein vollständiger Ladevorgang nimmt hierfür rund acht Stunden in Anspruch. Ein Onboard-Lader mit 22 kW Leistung ist für den Peugeot im Gegensatz zu manchem Konkurrenten nicht zu haben. Ungewöhnlich und gleichzeitig durchaus gefährlich: Der Ladeanschluss ist hinten links angebracht, was schon generell beim Längsparken und gleichzeitigen Laden unpraktisch ist. Allerdings kommt beim e-3008 hinzu, dass die Ladeklappe sehr groß ausfällt und dadurch unter Umständen deutlich in die Straße



Die mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen gestaltete Karosserie erlaubt nur eine ausreichende Sicht nach hinten. Der Verzicht auf einen Heckwischer erschwert bei Niederschlag die Sicht zusätzlich.

überstehen kann. Fahrradfahrer können dadurch gerade nachts leicht an der Klappe hängenbleiben und böse stürzen. Peugeot stattet den 3008 lediglich mit einem Tirefit-Set aus.

3,0 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 des Testwagens inklusive dynamischem Fernlichtassistenten, Abbiegelicht (reagiert ausschließlich Lenkbewegung, nicht auf Setzen des Blinkers) adaptiver Lichtverteilung und automatischer Leuchtwertenregulierung ist der Ausstattungslinie GT vorbehalten und hier serienmäßig an Bord. Die Fahrbahnausleuchtung ist hell sowie homogen und deutlich besser als die des Basis-Lichtsystems. Kritikwürdig ist lediglich die scharfe Hell-Dunkel-Grenze an den Seiten sowie die generell nicht erhältliche Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ 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 Fahrzeugenden 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 unabdingbar. Ein 360-

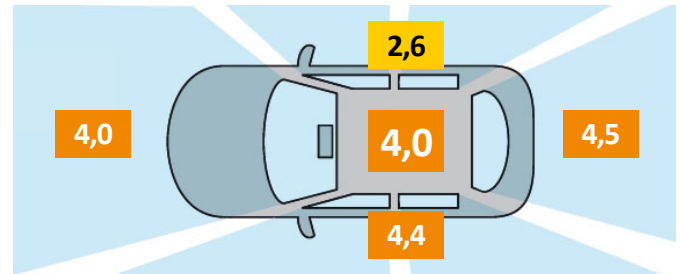
2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ 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

Pannensichere Reifen oder gar ein Ersatzrad sind für den Franzosen nicht zu haben. Folglich gibt es auch keinen Wagenheber oder einen Radmutterenschlüssel.

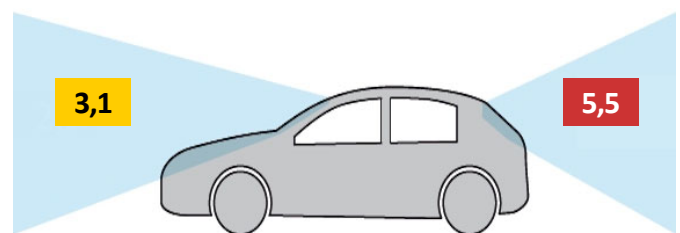
Rundumsicht

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.

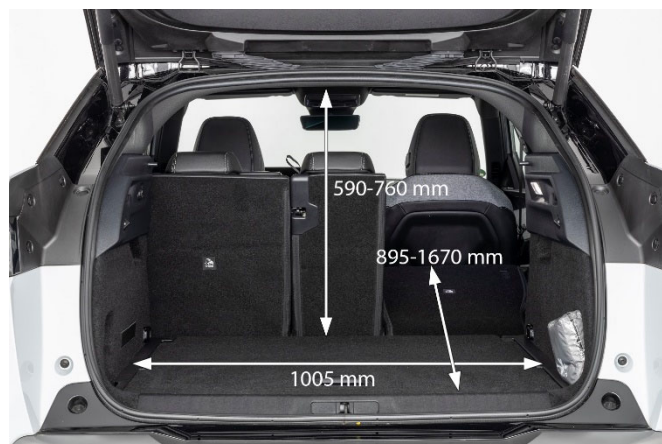


Grad-Kamerasystem ist optional zu haben, einen Parkassistenten gibt es jedoch nicht. Peugeot verzichtet beim 3008 auf einen Heckwischer, was bei Niederschlag die Sicht nach hinten beeinträchtigen kann.

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.

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.

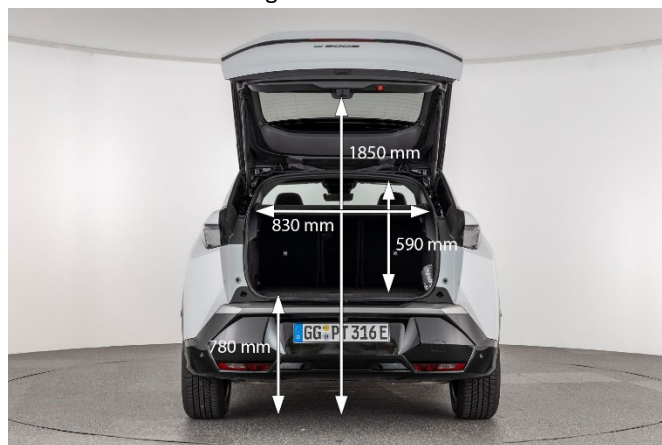


Der Gepäckraum fasst 440 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 510 l.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt bei der Ausstattung GT elektrisch. Neben der Betätigung per Taste an der Heckklappe, am Armaturenbrett und auf dem Fahrzeugschlüssel ist dies auch per Fußschwenk unter die Heckklappe möglich. Ist der e-3008 an eine Ladestation angeschlossen, ist diese Funktion deaktiviert. Die Heckklappe dürfte durchaus etwas weiter öffnen, ab 1,85 m Größe muss man darauf achten, sich nicht den Kopf an der Klappe zu stoßen. Es gibt die Möglichkeit, die Öffnungshöhe zu reduzieren, was beispielsweise in flach bauenden (Tief-) Garagen erforderlich sein kann. Die Ladekante liegt mit 78 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 neun 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 Heckklappe dürfte durchaus etwas weiter öffnen, ab 1,85 m Größe muss man darauf achten, sich nicht den Kopf an der Klappe zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 78 cm ziemlich hoch über der Straße.

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 40 l fassender Stauraum unter dem Ladeboden.

2,6 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. Als GT ist der 3008 stets mit dem 21 Zoll großen Curved-Panoramadisplay ausgestattet. 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



Die Bedienung ist wenig intuitiv und erfordert eine längere Eingewöhnung. Durch das tiefstehende Lenkrad tun sich großgewachsene Passagiere mit der passenden Sitzeinstellung schwer.

Technik wieder zu verabschieden. Das Instrumentendisplay bietet diverse Einstellmöglichkeiten 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.

1,9 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 Zentraldisplay 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. Beim GT ist die heutzutage obligatorische induktive Ladeschale Serie, in der Basisausführung Allure ist sie nur im Paket für

happige 1.280 Euro Aufpreis zu haben. Ein besonders für ein E-Auto unerlässliches Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen und Laderoutenplanung sowie ein gut funktionierender Sprachassistent sind ebenfalls 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.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der 3008 vorn reichlich Platz. Selbst 2,0 m große Menschen finden ausreichend Platz, wobei die Kopffreiheit durch das optionale Panoramadieselbedach des Testwagens etwas geringer ausfällt als beim zuvor getesteten 3008 ohne Glasdach. 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.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden 1,85 m große Mitfahrer genug Platz vor. Limitierender Faktor ist dabei die Kopffreiheit, die aufgrund des optionalen Panoramadieselbedachs des Testwagens etwas geringer ausfällt als beim zuvor getesteten 300 1.2 Hybrid 136 Allure, für den das Glasdach nicht zu haben ist. Die Beinfreiheit würde auch für 1,90 m große Mitfahrer ausreichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng

2,6 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität 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. Auch für die Fondinsassen stehen genügend Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die Türfächer sind ausreichend groß, an den

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Der Peugeot e-3008 ist stets mit einem Stahlfederfahrwerk samt konventioneller Dämpfer ausgerüstet. Vorn finden sich in dieser Klasse übliche McPherson-Federbeine. Im Gegensatz zum mildhybridisierten 3008 kommt beim Plug-in-Hybrid und den Elektroversionen hinten keine simplere Verbundlenkerachse, sondern eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz. Innerorts dürfte die Federung sensibler ansprechen, hier macht sich die große 20-Zoll-Serienbereifung negativ bemerkbar. Auf der Landstraße und der Autobahn geht das Schluckvermögen in Ordnung, allerdings neigt der e-3008 wie viele Stromer zum Kopieren der Fahrbahn - hier hat uns der zuvor getestete Benziner mehr



Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden 1,85 m große Mitfahrer genug Platz vor. Das optionale Panoramadieselbedach schränkt die Kopffreiheit etwas ein. Die Beinfreiheit ist auch für Personen mit 1,90 m Größe ausreichend.

– nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist trotz der direkt neben dem Kopf liegenden Dachsäulen, des dunklen Dachhimmels und der hohen Fensterlinie noch gut.

Vordersitzen befinden sich praktische Lehnentaschen und es gibt nützliche Jackenhalter. Zudem bringt der e-3008 in der Ausstattung GT eine Mittelarmlehne samt zweier Becherhalter mit, Mitfahrer der Allure-Ausführung müssen darauf verzichten. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

überzeugt. 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.

2,5 Sitze

⊕ Kurioserweise besitzt der 3008 in der 4.250 Euro teureren GT-Ausführung nicht den beim Allure serienmäßigen Komfortsitz für den Fahrer, der u. a. eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze, ausfahrbare Oberschenkelauflege und eine elektrische Neigungsverstellung der Sitzfläche mitbringt. Beim GT gibt es ab Werk lediglich eine manuelle Zweiwege-Lordosenstütze. Wer mehr Einstellmöglichkeiten möchte, muss zum 2.150 Euro teuren Komfort-Paket des Testwagens greifen, das dem 3008 für beide Vordersitze eine elektrisch Verstellung (für den Fahrer samt Memoryfunktion), eine neigungsverstell- und ausziehbare Sitzfläche, anpassbare Seitenwagen sowie eine Massagefunktion

beschert. Die optionalen Sitze überzeugen mit gutem Komfort bei gleichzeitig kräftigem Seitenhalt und sind trotz des hohen Mehrpreises besonders für rückengeplagte Personen und Langstreckenfahrer eine Empfehlung wert. 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. Als GT bringt der 3008 eine ausklappbare Mittelarmlehne mit, die den Sitzkomfort maßgeblich erhöht. In der Mitte sitzt man auf einer passablen Polsterung, zudem stört kein hoher Mittelkanal am Boden.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der e-3008 bietet selbst für ein E-Auto einen auffallend guten Geräuschkomfort. Sowohl die Wind- als auch die Fahrgeräusche fallen erfreulich niedrig aus, hier kommt dem Peugeot die in der GT-Ausstattung serienmäßigen Verbundglas-Seitenscheiben vorn zugute. Vom Antrieb ist wie bei Stromern üblich kaum etwas

vernehmen, der e-3008 verkneift sich allerdings im Gegensatz zu manchem E-Auto störende Frequenzen bei hoher Last oder beim rekuperieren. Bei Tempo 130 zeigt das Messinstrument lediglich 65,9 dB(A) an und belegt damit guten Komforteindruck.

2,1 Klimatisierung

⊕ Jeder Peugeot 3008 ist mit einer Zweizonen-Klimaatomatik 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 beim 3008 GT ebenso serienmäßig an Bord wie eine Lenkradheizung, Sitzlüftung und beheizbare Fondsitze sind jedoch

nicht lieferbar. Praktisch: Wie bei Stromern üblich bietet der e-3008 eine Standklimatisierung, dank der man den Innenraum vor Fahrtbeginn auf einen vorgewählten Wert kühlen oder erwärmen kann. 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.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 157 kW/213 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 345 Nm ab. Wer sich davon sportliche Fahrleistungen verspricht, dürfte im Fahrbetrieb eher enttäuscht sein. In Anbetracht des happigen Leergewichts von 2,2 t ist die Motorleistung sogar recht überschaubar, das ist bei voller Beschleunigung deutlich zu spüren. Von 60 auf 100 km/h benötigt der e-3008 4,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen knapp sechs

Sekunden. Zum Vergleich: Ein knapp 300 kg leichter VW ID.3 mit 77-kWh-Akku und 150-kW-Elektromotor benötigt für beide Disziplinen trotz des Leistungsdefizits rund eine halbe Sekunde weniger. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Peugeot mit 8,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 170 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor beschleunigt aus dem Stand weg recht kräftig und gibt seine Leistung gleichmäßig ab. Der e-3008 liefert hier eine

gute Vorstellung ab, zumal sich darüber hinaus keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche ergeben.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Stromer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Der kleine Wählhebel, der ungewöhnlich rechts vom Lenkrad auf dem Armaturenbrett platziert ist, lässt sich nach kurzer Gewöhnung

problemlos bedienen. Die Rekuperationsstufen lassen sich einfach über die Schaltwippen am Lenkrad steuern.

⊖ 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 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 quittiert 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. Flott angegangene Kurven beantwortet der Peugeot mit ausgeprägtem Untersteuern, d. h. er schiebt über die Vorderräder zum Kurvenrand. Das Traktionsvermögen des Fronttrieblers ist vom nicht übermäßig kräftigen E-Antrieb nur im unteren Geschwindigkeitsbereich an seine Grenzen zu bringen. Allradantrieb ist für das französische SUV generell nicht zu haben.

2,9 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 Rückmeldung vermissen. Erschwerend kommt hinzu, dass

die Lenkpräzision unter dem ungewohnt kleinen Lenkrad leidet - daran gewöhnt sich nicht jeder.

⊖ Bei voll durchgedrücktem Fahrpedal sind leichte Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren.

2,3 Bremse

Bei der Bremsprüfung schneidet der 3008 gut ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Testwagens bereits nach 34,3 m zum Stehen (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen).

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

2,1 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 mit. Ebenfalls stets an Bord sind ein Spurhalteassistent und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung. Ordert man das Drive-Assist-Paket-Plus, bringt der 3008 zusätzlich einen Spurwechselassistenten samt Querverkehrserkennung, eine Spurwechselautomatik sowie einen Spurführungsassistenten mit. 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.

2,2 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.

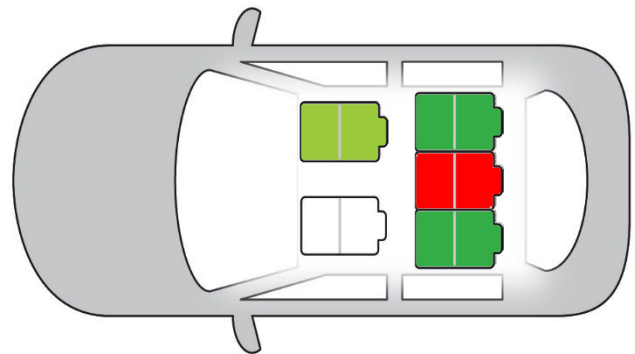
DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	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	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	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

2,2 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. Wenn man einen Kindersitz mit ausladender Basis nutzt, schränkt das den Einstellbereich den jeweiligen Vordersitzes etwas 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.



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)

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

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

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,1 kWh/100 km ermittelt. Dabei verbraucht der Stromer innerorts knapp 16 kWh/100 km, außerorts und auf der Autobahn ungefähr 22 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die netto 73 kWh große Batterie

einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 88,5 kWh benötigt. Aus den 20,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 101 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 50 von 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,1 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 82

mg/km verbunden - gute Euro 6d-Diesel haben inzwischen einen deutlich geringeren Ausstoß. Entsprechend bekommt der Peugeot ein paar Punkte Abzug und erreicht im Bereich Schadstoffe 40 von 50 Punkten. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der e-3008 sehr gut da und holt sich mit insgesamt 90 Punkten im ADAC Ecotest die vollen fünf Sterne.

3,1 AUTOKOSTEN

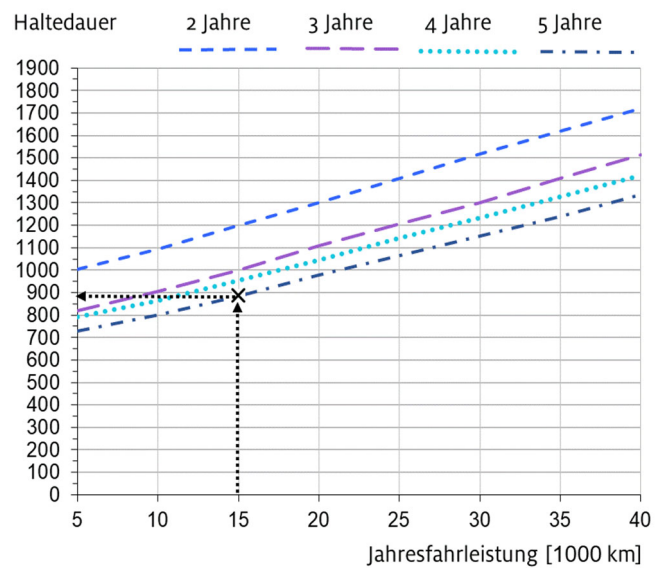
3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot e-3008 210 beginnt in der Basis-Ausstattung Allure bei 48.650 Euro. In der getesteten Top-Ausstattung GT steigt der Fahrzeugpreis auf 52.900 Euro, der Preis des Testwagens summiert sich auf happige 60.550 Euro. In dieser Konfiguration ist der e-3008 der unteren Mittelklasse preislich definitiv entwachsen und muss sich - gemessen am Preis - mit der Konkurrenz aus der Mittelklasse vergleichen. Immerhin: Der kompakte Franzose bietet einen sehr großen Ausstattungsumfang und lässt sich mit vielen modernen Annehmlichkeiten ausstatten. Features wie ein adaptives Fahrwerk, eine Autohold-Funktion oder eine Akkukonditionierung, über die ein aktuelles Fahrzeug in dieser Preisklasse verfügen sollte, hat der Peugeot allerdings nicht vorzuweisen. Die Fixkosten für den Stromer sind moderat, denn an Kfz-Steuer werden ab 2030 jährlich nur 80 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nicht sonderlich günstig, die Haftpflicht liegt bei 17, für die Teilkasko und die Vollkasko bei 21 bzw. hohen 26. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Der größte Anteil an den monatlichen Kosten ist der Wertverlust, welcher maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie abhängt. Peugeot gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von

440 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 300 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Zur Wartung muss der Franzose alle 25.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 885 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-3008 210	e-3008 230 Long Range
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	157 (213)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	345/0	345/0
0-100 km/h [s]	8,8	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,8 kWh E	17,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/21	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	841	k.A.
Preis [Euro]	48.650	52.750

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-Haftpfl.
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) [kWh/100 km pro t]*	9,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	201/385/570
• Dachlast/Anhängelast [kg]	36/570
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,61
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* 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

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Hubraum	-
Leistung	157 kW/213 PS
Maximales Drehmoment	345 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	k.A.
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.542/1.895/1.641 mm
Leergewicht/Zuladung	2.183/457 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.480 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Akkukapazität (netto)	73 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R 20 104V
Reifenmarke Testwagen	Michelin ePrimacy
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Ecotest-Verbrauch	20,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 101 g/km)
Reichweite	440 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	2.194/446 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/845/1.250 l

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

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	555 Euro
Monatliche Gesamtkosten	885 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/21		
Basispreis e-3008 210 GT	52.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.082 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 kann hiervon abweichen.

AUSSTATTUNG

Peugeot e-3008 210 GT

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.850 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	1.850 Euro° (Paket)

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,3

Innenraum	NOTE	Sicherheit	NOTE
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	1,5

Komfort	NOTE	Verbrauch/CO ₂	1,0
Federung	2,8	Schadstoffe	2,0
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Dezember 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	157 kW (213 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	104 kW
maximales Drehmoment	345 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,1 kWh/100 km/440 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	k.A./73 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	88,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12/10/4 % "Batterieladestand niedrig"
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	einphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

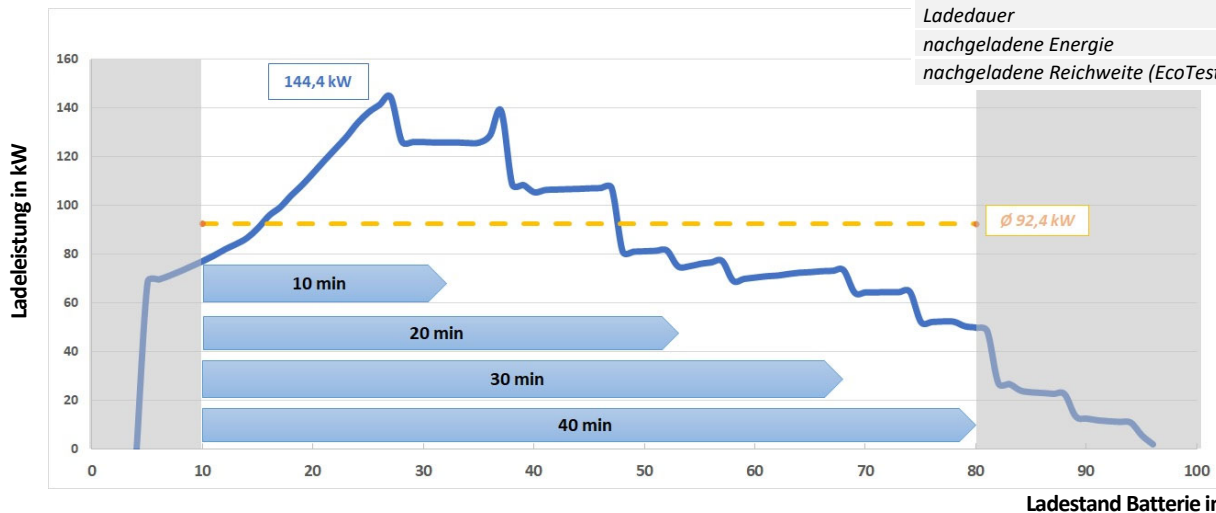
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	68 - 38,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	68 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 160 kW	40 min

*10 bis 80%

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	92,4 kW
Ladedauer	00:40:00
nachgeladene Energie	56 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	340 km

NACHGELADENE REICHWEITE

