



## Peugeot 3008 PureTech 130 Allure

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Mit dem neuen 3008 hat Peugeot einen echten Hingucker auf die Räder gestellt. Das Kompakt-SUV macht nicht nur von außen, sondern auch im Innenraum richtig was her. Auffallend ist dabei das serienmäßige, oberhalb vom Lenkrad angeordnete Kombiinstrument, das allerdings abhängig von Sitzposition und Fahrergröße im unteren Bereich von diesem verdeckt wird. Bei der Bedienung schien ebenfalls die Funktion der Form zu folgen. Aufgrund der nur wenigen Tasten lassen sich grundlegende Funktionen wie etwa die Klimaregelung nur umständlich über den Touchscreen bedienen. Am Raumangebot für die Passagiere gibt es hingegen wenig zu kritisieren, auch für das Gepäck steht genügend Stauraum zu Verfügung. Verstell- oder verschiebbare Rücksitze hat der 3008 zwar nicht zu bieten, dafür aber eine umklappbare Beifahrersitzlehne, sodass sich bis zu drei Meter lange Gegenstände transportieren lassen. Die Fahreigenschaften sind solide, beim Bremsweg kann der Löwe mit 33,7 m sogar ein kleines Ausrufezeichen setzen. Der 130 PS starke Basisbenziner ist mit dem knapp 1,5 Tonnen schweren SUV keinesfalls überfordert und sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Die Laufkultur des lediglich 1,2 Liter großen Dreizylinders geht ebenfalls in Ordnung, das Ansprechverhalten lässt allerdings zu wünschen übrig. Mit gemessenen 6,3 l/100 km zeigt er sich recht sparsam, fällt jedoch mit erhöhten NOx-Emissionen auf. Für 28.200 Euro bekommt der Kunde mit dem Peugeot 3008 PureTech 130 Allure ein erfrischend anders designtes und erfreulich ausgewogenes SUV, das zudem gut ausgestattet ist. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Renault Kadjar, VW Tiguan.

- ⊕ gute Verarbeitung, schickes Design, bequemer Ein- und Ausstieg, kurzer Bremsweg, viele Assistenzsysteme serienmäßig
- ⊖ teils umständliche Bedienung, mäßige Rundumsicht, unangenehm kalter Schaltknopf bei tiefen Temperaturen, verzögertes Motoransprechverhalten

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,0**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,6</b>
	Stadtverkehr	<b>3,5</b>
	Senioren	<b>2,7</b>
	Langstrecke	<b>3,9</b>
	Transport	<b>2,5</b>
	Fahrspaß	<b>3,0</b>
	Preis/Leistung	<b>3,2</b>

EcoTest **★★★★☆**

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungs- und Materialqualität im neuen Peugeot 3008 liegt auf dem Niveau der deutschen Premium-Konkurrenz, hier haben sich die Franzosen sicht- und spürbar Mühe gegeben. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, mit Ausnahme der fehlenden Türrahmenverkleidung innen gibt es kaum etwas zu kritisieren. Im schicken Innenraum setzt sich der positive Eindruck fort. Das Armaturenbrett wirkt durch den opulenten Einsatz verchromter Zierteile, Klavierlack und Stoffapplikationen sehr wertig. Optisches und haptisches

Highlight sind sieben verchromte Kippschalter auf der Mittelkonsole, die die Direktwahltasten für das Bediensystem sowie den Warnblinkschalter beinhalten. Da verzeiht man dem 3008 die ein oder andere nicht ganz so exakte Passung am Armaturenbrett.

⊖ Die Motorhaube wird leider nur von einem Stab offen gehalten, auch das Öffnen fällt ohne Gasdruckfedern recht schwer.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 52 Liter großen Tank kommt der Franzose auf Basis des EcoTest-Verbrauchs bis zu 830 km weit, ohne nachzutanken. Die maximale Zuladung fällt mit 440 kg nicht sonderlich hoch aus, hier erreicht man vollbeladen mit fünf Personen an Bord schnell das erlaubte Gesamtgewicht von 1,9 Tonnen. Die Anhängelast fällt ebenfalls nicht sonderlich hoch aus, der Peugeot darf bis zu 1,4 Tonnen (gebremst) an den Haken nehmen, bei ungebremsten Hängern bis zu 660 kg. Im Pannenfall hilft das serienmäßige

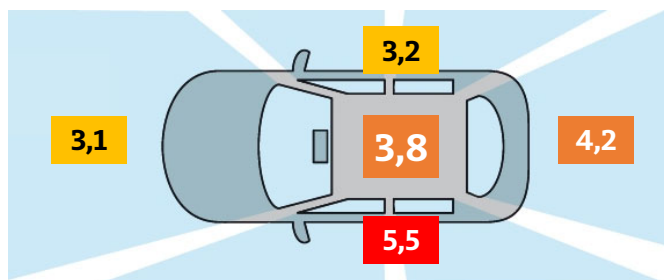
Reifenreparaturset, ein Not- sowie Ersatzrad (vollwertig) sind gegen Aufpreis zu haben. Ein Wagenheber ist ebenfalls nur optional erhältlich.

⊖ Mit gemessenen 2,10 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich das bullig dastehende SUV ganz schön breit, sodass man manch enge Parklücke notgedrungen auslassen muss.

### 3,1 Licht und Sicht

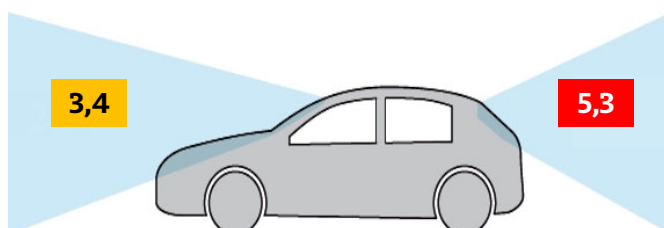
#### Rundumsicht

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.



Serienmäßig ist der 3008 mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, der Testwagen hatte das optionale LED-Licht inklusive Abbiegelicht an Bord. Dieses sorgt nachts in Kombination mit dem serienmäßigen Fernlichtassistenten für eine gute Straßenausleuchtung. Nicht nur nachts, sondern auch tagsüber sorgt die SUV-typisch hohe Sitzposition für eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr - eines der Hauptargumente für den Kauf eines SUV.



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

⊖ Weniger gut ist es im 3008 um die Rundumsicht bestellt, hier fordert das zwar gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen versehene Karosseriekleid seinen Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden sorgen dafür, dass vor oder hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände erst in recht

## 2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 3008 dank der erhöhten Sitzposition und der großen Türöffnungen problemlos, nur der Schweller könnte etwas niedriger liegen. Hinten ist der Türausschnitt im Kopfbereich etwas schmal, doch insgesamt steigt man auch dort mühelos ein und aus.

## 2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum ist vergleichsweise groß. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt das Ladevolumen bis zur Gepäckraumabdeckung 410 l, bis unters Dach beladen gehen 550 l oder alternativ acht Getränkekisten hinein. Bei umgelegten Lehnen schluckt der 3008 bis zu 1.400 l.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ An der Nutzbarkeit des Kofferraums gibt es wenig auszusetzen. Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Laderaumöffnung frei. Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 72 cm allerdings recht hoch, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Positiv ist zu vermerken, dass sich Ladekante und -fläche auf einem Niveau befinden. Hat man wie im Falle des Testwagens das schlüssellose Zugangssystem geordert, öffnet und und schließt die Heckklappe sensorgesteuert dazu. Dafür muss man

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Entriegelt werden sie entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus, dort befindet sich an der Seite ein Hebel. Allerdings fallen die Lehnen nach dem Entriegeln nicht automatisch um. Eine Durchlademöglichkeit in der Mitte erlaubt den Transport langer

großer Entfernung zu sehen sind. Da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten eine große Hilfe, gegen Aufpreis sind zudem eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parkassistent zu haben.

⊖ Der Schlüssel der serienmäßigen Zentralverriegelung ist recht schwer und klobig geraten - unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Der Kofferraum des 3008 bietet geringfügig weniger Platz für das Gepäck als der des Vorgängers.

lediglich den Schlüssel bei sich tragen und den Fuß unter den hinteren Stoßfänger bewegen, schon setzt sich die Klappe in Bewegung.

Gegenstände, auch wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Ebenfalls sehr praktisch ist die umklappbare Beifahrersitzlehne (Serie), somit lässt sich selbst sehr langes Transportgut verstauen. Der Kofferraum bietet zudem zahlreiche Ablagemöglichkeiten, auf praktische Taschenhaken haben die Franzosen leider verzichtet.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Wie auch die anderen Peugeot-Modelle der jüngsten Zeit hat der neue 3008 ein sehr reduziertes Cockpit mit nur wenigen Tasten. Fast sämtliche Funktionen lassen sich über den hoch positionierten und gut erreichbaren 8-Zoll-Touchscreen bedienen. Das sieht zwar übersichtlich aus, führt aufgrund der fehlenden Tasten etwa für die Klimaeinheit auch dazu, dass man oftmals unnötig viele Bedienschritte ausüben muss. Hier sind die Franzosen wie manch anderer Hersteller leider über das Ziel hinausgeschossen. Die Menüstruktur erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen sind jedoch in den Tiefen des Systems und dort nur umständlich zu erreichen wie etwa die Deaktivierung des Stopp-Start-Systems - eine Taste hierfür wäre eindeutig die bessere Lösung.

Einen großen Beitrag zur futuristischen Anmutung des Cockpits leistet das serienmäßig digitale Kombiinstrument. Die Konkurrenz bietet dies höchstens gegen Aufpreis. Es lässt dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig ableserfreundlich und letztlich als Spielerei. Hinzu

kommt, dass der Fahrer nicht wie üblich durch das Lenkrad auf die Instrumente schaut, sondern diese darüber angeordnet sind. Dies hat zur Folge, dass abhängig von der Größe der Person hinterm Steuer der untere Bereich der Anzeige verdeckt wird.



Die gute Verarbeitungsqualität des Innenraums kann nicht über die z. T. umständliche und gewöhnungsbedürftige Funktionalität des Fahrerplatzes hinwegtrösten.

### 2,6 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Allure bringt der 3008 neben einem Radio auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss sowie Mirror Screen zum Übertragen der Bedienoberfläche eines Smartphones auf den Touchscreen des Fahrzeugs bereits serienmäßig mit. Zudem stehen gegen Aufpreis eine induktive Ladestation, DAB+, ein Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern sowie ein

Festplatten-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsdaten und Online-Diensten (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) zur Verfügung.

⊖ Ein CD-Player ist für den 3008 wie bei vielen neuen Modellen nicht mehr erhältlich.

### 2,1 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot großzügig aus, selbst knapp zwei Meter große Insassen finden dort Platz. Dank der ordentlich bemessenen Innenbreite

kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die wuchtige Mittelkonsole leicht geschmälert.

### 3,1 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt nicht ganz so großzügig aus. Während die Beinfreiheit selbst für 1,90 m große Passagiere ausreicht (Vordersitz auf 1,85-Meter-Person eingestellt), genügt die Kopffreiheit lediglich für 1,80 m große Insassen. Hier kostet das optionale Panorama-Austell-/Schiebedach des Testwagens einige Zentimeter.

### 3,4 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität hat mancher Konkurrent inzwischen mehr zu bieten als der Peugeot. Die Rücksitzlehnen lassen sich nur asymmetrisch und nicht dreigeteilt umklappen, zudem sind diese nicht in der Neigung verstellbar. Auf längsverschiebbare Rücksitze haben die Franzosen ebenfalls verzichtet. Positiv ins Auge fallen jedoch



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

die zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer, hinten sind die Türfächer allerdings recht klein geraten.

## 2,6 KOMFORT

### 2,8 Federung

Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie so mancher Konkurrent anbietet, ist für den Peugeot 3008 nicht zu haben. Das ist aber verschmerzbar, da Peugeot eine recht harmonische Fahrwerksabstimmung gelungen ist. Im Gegensatz zu vielen SUVs ist diese nicht zu straff geraten, um zu starke Wankbewegungen aufgrund des hohen Aufbaus zu

verhindern. Zwar könnte das Fahrwerk speziell in der Stadt etwas feinfühlicher ansprechen, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich dies jedoch. Auf der Autobahn führen tiefe Bodenwellen zu kräftigeren Vertikalbeschleunigungen, zudem neigt die Vorderachse bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten zum Stuckern.

### 2,6 Sitze

Bereits der Standardsitz hat eine in Höhe und Intensität verstellbare Lordosenstütze zu bieten. Hat der 3008 wie im Falle des Testwagens die aufpreispflichtigen Komfortsitze an Bord, dann erfolgt die Verstellung der Lendenwirbelstütze elektrisch, auch für den Beifahrer. Zudem sorgen elektrische Sitzverstellung, ausziehbare Oberschenkelaufgabe, Sitzheizung, elektrische Neigungsverstellung der Sitzfläche für den Beifahrer sowie Massagefunktion für

Fahrer und Beifahrer für einen besonders hohen Sitzkomfort. Die Sitze sind bequem geformt, sodass sich auch lange Etappen entspannt abspulen lassen.

In der zweiten Reihe sitzt man natürlich nicht ganz so komfortabel. Die Rücksitzbank ist nur wenig konturiert, Oberschenkelaufgabe und der Kniewinkel gehen allerdings in Ordnung.

### 2,9 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 68,4 dB(A) - ein durchschnittlicher Wert. Der Dreizylinder verhält sich akustisch angenehm unauffällig und spielt sich erst bei höheren Drehzahlen in den Vordergrund. In

den hinteren Radhäusern verbaut Peugeot keinen Filz, die Fahrgeräusche bei nasser Fahrbahn oder Kies sind dadurch etwas erhöht. Die Windgeräusche hingegen halten sich selbst bei hohem Tempo im Rahmen.

## 2,4 Klimatisierung

⊕ Bereits das Basismodell ist mit einer Klimaanlage ausgestattet, in der Ausstattung Allure wird der Innenraum automatisch klimatisiert. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat justieren, ein Aktivkohlefilter

sorgt für reine Luft. Für die Fondpassagiere befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer. Bei den vorderen Ausströmern hat Peugeot sich leider das obligatorische Drehrad zum Regulieren der Luftstroms gespart.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Ein lediglich 1,2 Liter großer Dreizylinder in einem knapp 1,5 Tonnen schweren SUV, kann das wirklich funktionieren? Es kann. Der Turbobenziner geht bereits bei niedrigen Drehzahlen engagiert zu Werke und beschleunigt den Peugeot bei mittleren Touren energisch nach vorn, ehe ihm im oberen Drehzahlbereich allmählich die Luft ausgeht und man besser in den nächsten Gang schaltet. Selbst auf der Autobahn geht es trotz des hohen Aufbaus munter voran, erst bei 188 km/h endet der Vortrieb.

Dank des kräftigen Drehmoments von 230 Nm, das bereits bei 1.750 Kurbelwellenumdrehungen anliegt, lassen sich auch die Elastizitätswerte sehen: Um im sechsten Gang von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, braucht der Franzose 15,7 s. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h (2./3. Gang) erledigt der 3008 in flotten 6,1 s. Für den prestigeträchtigen Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt das SUV laut Hersteller 10,8 s.

### 3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Auch wenn der Dreizylinder-Benziner konstruktionsbedingt schlechte Voraussetzungen mitbringt, haben ihm die Peugeot-Entwickler ordentliche Manieren anezogen. Die Vibrationen halten sich angenehm in Grenzen, bei hoher Last und niedrigen Touren sind diese im Lenkrad und in der Pedalerie zu spüren. In diesem Bereich klingt der Motor zudem etwas brummig.

Kleinvolumige Turbomotoren leiden oftmals an einer unharmonischen Leistungsentfaltung und mäßigen Dosierbarkeit infolge des verzögerten Drehmomentaufbaus. Der nur 1,2 Liter große PSA-Motor ist da leider keine Ausnahme.

### 2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Gegen Aufpreis ist für den 3008 PureTech 130 eine Sechsstufen-Wandlerautomatik erhältlich, der Testwagen hatte das serienmäßige Sechsgang-Schaltgetriebe an Bord. Damit kann man durchaus leben. Im Gegensatz zu früheren Peugeot-Getrieben ist dieses nicht mehr so labbrig, sondern recht präzise geführt. Mit Ausnahme von dem ein oder anderen Hakler lässt es sich ordentlich

schalten, auch wenn die Schaltwege recht lang geraten sind. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und ermöglicht ein problemloses Anfahren.

Die Abstufung der sechs Gänge ist passend gewählt, bei Tempo 130 auf der Autobahn dreht der Motor mit 2.900 Touren nicht allzu hoch.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der 3008 weitgehend problemlos, auch wenn er dabei keine allzu großen fahrdynamischen Talente an den Tag legt. Die Tendenz mancher SUV, die Vorderräder zu überbremsen, um ein Kippen zu verhindern, tritt beim Peugeot nicht auf.

⊕ Der Geradeauslauf ist auch bei höheren Geschwindigkeiten stabil, auch abfallende Fahrbahnoberflächen oder Spurrinnen können dem Franzosen wenig anhaben. Zu forsch angegangene Kurven quittiert der Peugeot mit sicherem Untersteuern, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf klassenüblichem Niveau.

Der Frontriebler bringt die insgesamt überschaubare Kraft des Dreizylinders problemlos auf die Straße, bei Gripverlust greift die Antriebsschlupfregelung sensibel ein. Wer für den 3008 einen Allradantrieb ordern möchte, schaut in die Röhre - der ist für das französische Kompakt-SUV erst gar nicht zu haben. Peugeot bietet als Alternative das System Grip-Control inklusive Bergabfahrhilfe an. Dahinter verbirgt sich ein spezielles Antriebsschlupfsystem, das dem Fahrer fünf verschiedene Modi - etwa für schlammigen oder sandigen Untergrund - bietet. So weit wie mit Allradantrieb kommt man damit dennoch nicht.

## 2,7 Lenkung

Bei der Lenkung hat der Franzose im Vergleich zum Vorgänger deutliche Fortschritte gemacht. Zwar ist das Lenken wegen des sehr kleinen Lenkrads zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, nach einer gewissen Zeit lässt sich der 3008 damit aber mühelos dirigieren. Das Lenkgefühl geht in Ordnung, auch wenn die Lenkkräfte bei großen Lenkwinkeln ausgeprägter sein dürften. Dafür zentriert die Lenkung gut, ohne dabei wie im Falle früherer Peugeot-Modelle schlagartig in die Mittellage zurückzuschnellen. Die Zielgenauigkeit leidet unter der verzögert ansprechenden Hinterachse, hier sollte Peugeot nachbessern.

## 2,0 Bremse



















⊕ Auch dank der in der Ausstattung Allure serienmäßigen 18-Zoll-Bereifung stoppt der 3008 bei einer Vollbremsung aus 100 km/h vehement - 33,7 m sind für ein SUV ein sehr guter Wert. Allerdings könnte die Bremse besser dosierbar sein, das Pedal fühlt sich etwas stumpf an.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der neue Peugeot 3008 sehr gut ab. Bereits das Basismodell ist mit einem Notbremsystem samt Kollisions- und Abstandswarner, Spurverlassenswarnung und Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet. Die Ausstattungsvariante Allure hat zudem einen Spurwechsel- sowie einen Spurhalteassistenten inklusive Lenkeingriff zu bieten. Im Falle einer Notbremsung aktiviert der Wagen automatisch die Warnblinkanlage und warnt damit den nachfolgenden Verkehr. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ist für den Basisbenziner nicht zu haben.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest (Stand 09/2016) schneidet der Peugeot 3008 mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Der Franzose hat Front-, Seiten- und Kopfairbags für die vorderen Passagiere an Bord, Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen, die hinteren sind hingegen recht kurz geraten.

## 2,5 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest kommt der 3008 auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Er verfügt serienmäßig über drei Isofix-Halterungen (zwei hinten, eine auf dem Beifahrersitz), der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Mit Ausnahme des mittleren Fondsitzes sind die übrigen Plätze gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet und zudem mit der i-Size-Freigabe gekennzeichnet, allerdings lassen sich die vorderen Sitze beim Befestigen einer Babyschale hinten nicht mehr komplett zurückschieben. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich bequem per Tastendruck vom Fahrerplatz aus bedienen.

## 3,2 Fußgängerschutz

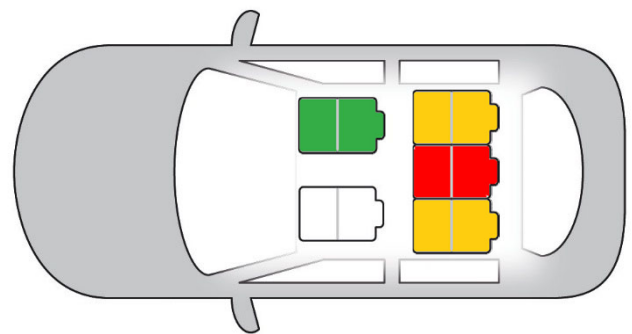
Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im ADAC Crashtest mit 67 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei ist es nicht die bullige Front, die für eine erhöhte Verletzungsgefahr bei Passanten sorgt, sondern

Der 3008 ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Peugeot Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort im Ernstfall unter Umständen schlecht zu erreichen.

### 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)

der unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe. Einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung hat der 3008 serienmäßig an Bord.

## 3,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC EcoTest kommt der Peugeot 3008 PureTech 130 auf einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 171 g/km - 26 Punkte sind dafür der Lohn. Daraus ergibt sich ein Verbrauch von 6,3 l/100 km. Der Franzose genehmigt sich im Stadtverkehr 6,3 l, über Land 5,5 l und auf der Autobahn 7,6 l/100 km.

### 3,4 Schadstoffe

Bei den Schadstoffen fällt der Peugeot 3008 mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf der Autobahn sowie - und das ist für einen Benziner ungewöhnlich - mit erhöhten NO<sub>x</sub>-Emissionen negativ auf. Daher sammelt der Franzose hier ebenfalls 26 Zähler und kommt damit insgesamt auf 52 Punkte, was drei Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 28.200 Euro verlangt Peugeot für den 3008 PureTech 130 in der zweithöchsten Ausstattung Allure. Ein stolzer Preis für das Kompakt-SUV mit dem 130 PS starken Basisbenziner an Bord, immerhin bringt der Franzose bereits zahlreiche Annehmlichkeiten serienmäßig mit. Ob digitales Kombiinstrument, Zweizonen-Klimaautomatik, 18-Zoll-Leichtmetallräder, Licht- und Regensensor oder

Assistenten für Fernlicht, Totwinkel und zum Spurhalten, alles ist serienmäßig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt überschaubare 68 Euro, auch die Aufwendungen für die Versicherung halten sich dank der recht niedrigen Einstufung in Grenzen. Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 130	THP 165 Allure EAT6	BlueHDi 120	BlueHDi 150	BlueHDi 180 GT EAT6
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	121 (165)	88 (120)	110 (150)	133 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	240/1400	300/1750	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	10,8	8,9	11,2	9,6	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	206	189	207	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1   S	5,8   S	4,0   D	4,4   D	4,8   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	117	129	104	114	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/19	18/23/19	17/22/21	17/22/21	18/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	68	100	170	228	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	531	694	575	601	718
Preis [Euro]	22.900	31.750	28.500	29.950	39.700

#### 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

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	117 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,5 m <sup>2</sup> /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.447/1.841/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1.325/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.482 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660 /1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	52,5 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,8/11,9/15,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,5/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	144 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.470/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/890/1.400 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>107 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>69 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>333 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	615 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/19		
Basispreis 3008 PureTech 130 Allure	28.200 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.10.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.850 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 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.

## 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	-/950 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	950 Euro°/-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	600 Euro
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	250 Euro°/600 Euro
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	850 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.450 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,0**

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

Stand: Februar 2017

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