



Peugeot 3008 BlueHDi 120 Allure

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Peugeot hat mit dem 3008 ein modernes kompaktes SUV auf die Räder gestellt, das mit seinem Design die Peugeot-Formensprache geschickt weiterentwickelt. Es gibt ihn auch als verlängerte Variante, die als 5008 verkauft wird und dann u.a. bis zu sieben Sitzplätze bietet. Die hier getestete "Kurzversion" zeichnet sich durch eine etwas straffere Federung aus, die aber dennoch ordentlichen Komfort bietet und gleichzeitig ein angemessen direktes Fahrgefühl. Das wird auch durch das auffällig kleine Lenkrad begünstigt - ein besonderes Peugeot-Merkmal, welches dem hochgesetzten Instrumenten auf dem Armaturenbrett geschuldet ist; sie befinden sich nicht wie sonst üblich hinter, sondern oberhalb des Lenkrads. Auch abseits dieser Besonderheit beschreiben die Franzosen progressive Wege und reduzieren Tasten so weit wie möglich, konzentrieren sich dabei auf die Steuerung über den zentralen Touchscreen. Die Folge: die Bedienung des 3008 benötigt hier und da viel Eingewöhnung. Ansonsten gibt sich Peugeot viel Mühe, das Auto hochwertig zu gestalten und verbaut haptisch und optisch angenehme und wertige Materialien. Platz bietet der 3008 reichlich, sowohl für Passagiere als auch fürs Gepäck. Einstell- oder verschiebbare Rücksitze hat der Peugeot zwar nicht zu bieten, dafür aber eine umklappbare Beifahrersitzlehne, um bis zu drei Meter lange Gegenstände unterzubringen. Der getestete Dieselmotor bietet ausreichend Leistung und eine gute Laufkultur. Sein Verbrauch bleibt mit 5,2 l/100 km angesichts der Fahrzeuggröße im Rahmen. Nur ein unverständliches Problem ergibt sich: der NOx-Ausstoß ist viel zu hoch - trotz des SCR-Reinigungssystem mit AdBlue. Peugeot bleibt eine Erklärung dafür schuldig, ein technischer Defekt lag nicht vor; der 5008 BlueHDi ist vergleichbar schlecht. Mit diesen Schadstoffwerten ist der BlueHDi nicht empfehlenswert. Sehr schade, denn ansonsten ist der 3008 ein charmantes Auto, das nicht ganz billig ist, dafür aber mit umfangreicher Ausstattung daherkommt. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Renault Kadjar, VW Tiguan.

- +** schickes Design, gute Verarbeitung, bequemer Ein- und Ausstieg, viele Assistenzsysteme serienmäßig, angemessener Verbrauch
- teils umständliche Bedienung, mäßige Rundumsicht, sehr schlechte Abgaswerte trotz aufwendigem SCR-Katalysator (mit AdBlue)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,4
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★☆☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungs- und Materialqualität des neuen Peugeot 3008 liegt auf hohem Niveau, 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 von silbernen Zierrahmen, Klavierlack und Stoffapplikationen sehr wertig. Optisches und haptisches Highlight sind sieben metallische

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.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit seinem gut 52 Liter großen Tank kann der 3008 BlueHDi auf Basis des EcoTest-Verbrauchs bis zu 1010 km ohne Nachtanken fahren. Die maximale Zuladung fällt mit 475 kg zufriedenstellend aus, das sollte für vier Personen samt Gepäck gut ausreichen. An die Anhängerkupplung dürfen bis zu 1,5 Tonnen gehängt werden, wenn der Anhänger eine eigene Bremse hat - sonst muss man es bei 685 kg belassen. Die Stützlast wie die Achslast von jeweils 80 kg

sind für die meisten Anforderungen ausreichend. Im Pannenfall hilft das serienmäßige Reifenreparaturset, ein Not- oder ein 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 ziemlich breit, insbesondere in vielen Autobahnbaustellen wird es eng.

3,1 Licht und Sicht

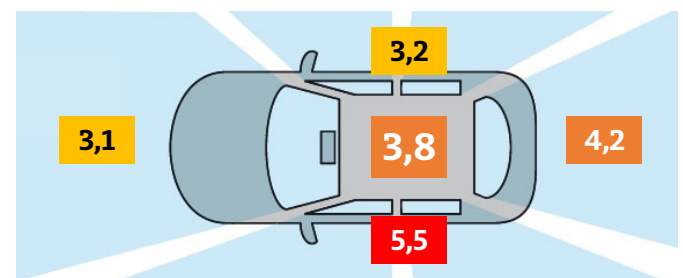
Serienmäßig ist der 3008 mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, der Testwagen hatte das optionale LED-Licht inklusive Abbiegelicht an Bord. Dieses sorgt nachts in Kombination mit dem serienmäßigen Fernlichtassistenten für eine gute Straßenausleuchtung. Allgemein gefällt die SUV-typisch hohe Sitzposition, sie ermöglicht eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr - ein gern genutztes Argument für den Kauf eines SUV.



Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der besonders breiten Dachsäulen und der schmalen, hoch angesetzten Heckfenster erheblich eingeschränkt.

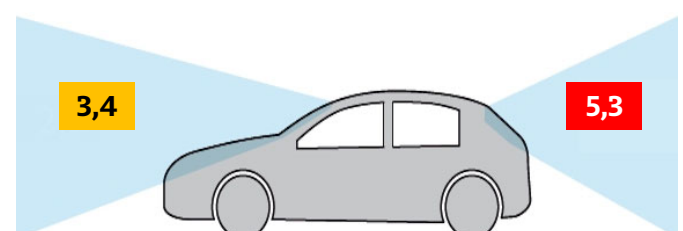
Rundumsicht

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.



⊖ Weniger gut ist es im 3008 um die Rundumsicht bestellt, hier fordert das gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen gestaltete Karosseriekleid seinen 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. Die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten bieten hierfür eine gute Hilfestellung, gegen Aufpreis sind zudem eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem (Bild wird aus einer Front- und einer Heckkamera "errechnet") sowie ein Parkassistent zu haben.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 3008 dank der erhöhten Sitzposition (Sitzfläche etwa 53 cm über der Straße) und der großen Türöffnungen problemlos, nur der Schweller könnte etwas niedriger liegen. Hinten ist der Türausschnitt im Kopfbereich schmaler, doch insgesamt steigt man auch hier bequem ein und aus.

⊖ 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.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 410 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.400 Liter Volumen verfügbar.



Mit 410 l Kofferraumvolumen bietet der 3008 ordentlich Platz für das Gepäck.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum des 3008 ist gut nutzbar. Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Laderaumöffnung frei. Die Ladekante ist mit einer Höhe von 72 cm allerdings recht hoch, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Immerhin befinden sich die Ladekante und -fläche auf einer Höhe. Hat man wie im Falle des Testwagens das schlüssellose Zugangssystem geordert, öffnet und schließt die Heckklappe sensorgesteuert. Dafür muss man lediglich

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

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer schwachen Lampe erhellt - das ist etwas wenig für das große und ansonsten praktische Ladeabteil.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt 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 von alleine um. Eine Durchlade-möglichkeit in der Lehnenmitte erlaubt den Transport

langer Gegenstände, auch wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Ebenfalls sehr praktisch ist die umklappbare Beifahrersitzlehne (Serie), selbst sehr langes Transportgut lässt sich so gut verstauen. Der Kofferraum bietet zudem zahlreiche Ablagemöglichkeiten, auf praktische Taschen-haken haben die Franzosen jedoch verzichtet.

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Auch beim 3008 hat Peugeot auf ein reduziertes Cockpit gesetzt - möglichst wenige Hardwaretasten sollen mit möglichst vielen Funktionen (gesteuert über das Infotainmentsystem) kombiniert werden. Der 8-Zoll-Touchscreen ist hierfür günstig positioniert und gut erreichbar. Das Konzept sieht auf den ersten Blick übersichtlich und gefällig aus, bald gehen aber schnell auffindbare, speziellen Funktionen zugewiesene Tasten für häufig benutzte Funktionen ab. So führt die Bedienung der Klimaautomatik über das Menü zu oftmals unnötig vielen Bedienschritten - um nur ein Beispiel zu nennen. Hier sind die Franzosen wie manch anderer Hersteller etwas über das Ziel hinausgeschossen. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen liegen 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 serienmäßige digitale Kombiinstrument. Die Konkurrenz bietet dies höchstens gegen Aufpreis. Es lässt dem

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 serienmäßig mit. Zudem stehen gegen Aufpreis eine induktive Ladestation, DAB+, ein Premium-

1,6 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot sehr großzügig aus, selbst über zwei Meter große Insassen finden dort Platz. Dank der gut bemessenen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die wuchtige Mittelkonsole leicht geschmälert.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt ähnlich großzügig aus. Sowohl Kopf- als auch Beinfreiheit reichen für etwa zwei Meter große Insassen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Ordert man das aufpreispflichtige Schiebedach, wird das Platzangebot im Kopfbereich deutlich eingeschränkt.

Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig übersichtlich und letztlich als Spielerei. Hinzu kommt, dass der Fahrer nicht wie üblich durch das Lenkrad auf die Instrumente sieht, sondern diese darüber angeordnet sind - das ist gewöhnungsbedürftig und nicht jedermanns Sache.



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

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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität setzt der 3008 keine eigenen Akzente, er bietet nicht mehr als das übliche Mindestprogramm. Die Rücksitzlehnen lassen sich nur asymmetrisch und nicht dreigeteilt umklappen, zudem sind diese nicht

in der Neigung einstellbar. Auf längsverschiebbare Rücksitze haben die Franzosen ebenfalls verzichtet. Positiv fallen die zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer auf, hinten sind die Türfächer allerdings recht klein geraten.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Eine adaptive Dämpferregelung wie bei manchen Konkurrenten ist für den Peugeot 3008 nicht zu haben. Das ist letztlich verschmerzbar, da Peugeot eine recht harmonische Fahrwerksabstimmung gelungen ist. Im Gegensatz zu manchen SUVs ist diese nicht zu straff geraten - darauf setzen manche Hersteller, um bei dynamischer Fahrt 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 kurzen Aufbaubewegungen, zudem neigt die Vorderachse bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten zum Stuckern. Der größere Bruder 5008 fährt insgesamt ähnlich agil, bietet aber mehr Federungskomfort.

2,5 Sitze

Bereits der Standardsitz hat eine in Höhe und Intensität einstellbare 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 bewältigen lassen. In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel, die Rücksitzbank ist weniger konturiert; Oberschenkelaufgabe und Kniewinkel gehen jedoch in Ordnung.

2,6 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,1 dB(A) - der Wert ist passabel und sogar etwas besser als beim 1,2 l Turbobenziner. Der Vierzylinder-Diesel bleibt die meiste Zeit akustisch angenehm unauffällig und wird erst oberhalb von 3.500 1/min deutlich präsenter, dann sogar störend laut - hohe Drehzahlregionen meidet man freiwillig. Die Fahrgeräusche sind unauffällig, nasse Fahrbahn

und Kieselsteinchen hört man aber deutlich in den Radhäuser, weil hier keine Dämmmaßnahmen (z.B. geräuschschluckende Beflockung an der Innenseite) ergriffen wurden. Die Windgeräusche hingegen halten sich selbst bei hohem Tempo im Rahmen.

2,3 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 vorwählen, ein Aktivkohlefilter sorgt für gereinigte Innenluft. Für die Fondpassagiere befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer. Bei den vorderen Ausströmern hat Peugeot sich leider die separaten Klappen zum Regulieren

der Luftmenge gespart. Der Automatikmodus kann in seiner Intensität eingestellt werden, es gibt auch einen Luftgütesensor, der die Umluftklappen steuern kann. Abgedunkelte Scheiben hinten sind Serie, die Sitzheizung für die Vordersitze kostet Aufpreis (Sitzheizung hinten nicht erhältlich). Optional gibt es eine Beduftungsfunktion, hier kann man zwischen drei Düften wählen.

Achtung: möchte man aus dem Peugeot-Zubehör eine Standheizung nachrüsten, muss man unbedingt die nötige Vorbereitung hierfür ab Werk mitbestellen, sonst ist eine

Nachrüstung nicht möglich (Standheizung nur für Dieselmodelle erhältlich).

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der Vierzylinder-Dieselmotor weist einen Hubraum von knapp 1,6 Liter auf, er gehört damit eher zu den kleineren. Dank Turboaufladung werden ihm 120 PS entlockt - noch interessanter ist das vergleichsweise hohe Drehmoment von 300 Nm. Damit lässt sich der 3008 trotz seiner Größe und seines Gewichts schaltfaul und flott genug bewegen. Die Höchstgeschwindigkeit von 189 km/h sollte für die meisten Lebenslagen ausreichen. Interessanter im Alltag

sind die Durchzugswerte, hier kann der Franzose in unter sieben Sekunden von 60 auf 100 km/h beschleunigen (komplett im 3. Gang). Auch die Elastizitätswerte im 4. und 5. Gang können überzeugen, hier hilft das erwähnte hohe Drehmoment. Erst im 6. Gang geht dem Motor die Puste aus, dann braucht er deutlich länger, um von 60 bis 100 km/h zu beschleunigen.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Dass Peugeot viel Kompetenz bei der Dieselmotor-entwicklung besitzt, zeigt sich beispielsweise an der Laufkultur: sie ist für einen Vierzylinderdiesel erstaunlich gut. Vibrationen, die bis in den Innenraum dringen, sind recht gering, und auch akustisch hält sich der Motor über weite Teile des Drehzahlbereichs zurück; nur bei sehr

niedrigen Drehzahlen in den höheren Gängen zeigt er sich brummig. Und beim Ausdrehen oberhalb von 3.500 1/min wird er vehement laut - dieser Drehzahlbereich ist aber in der Praxis wenig relevant, weil der Motor hier etwas zugeschnürt wirkt und bei mittleren Drehzahlen weit lebendiger unterwegs ist.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe bietet eine zufriedenstellende Präzision und etwas längere Schaltwege, ist aber verglichen mit früheren Peugeot-Getrieben durchaus ein Fortschritt. Es lässt sich insgesamt gut schalten und im Alltag unauffällig bedienen. Das Anfahren gelingt einfach, dank gut dosierbarer Kupplung und geschickter automatischer Motorregelung im Kupplungsschleifpunkt.

Die Abstufungen wie auch die Gesamtübersetzung des Getriebes passen gut zum Motor. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h dreht die Kurbelwelle 2.300 1/min und damit im günstigen Bereich. Gegen Aufpreis ist für den 3008 BlueHDi 120 eine Sechsgang-Wandlerautomatik erhältlich.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der 3008 weitgehend problemlos, der gegenüber einer Limousine höhere Aufbau bremst aber die fahrdynamischen Talente. Die Tendenz mancher SUVs, durch starkes Abbremsen der Vorderäder ausgeprägtes Untersteuern zu erzielen und damit Kipptendenzen schon im Keim zu unterbinden, teilt der 3008 aber nicht - eine gewisse Fahrdynamik erhält er sich.

⊕ Der Geradeauslauf ist auch bei höheren Geschwindigkeiten stabil, selbst seitlich abfallende Fahrbahnoberflächen oder Spurrinnen können dem Franzosen wenig anhaben. Zu forsch angegangene Kurven quitiert der Peugeot mit leichter beherrschbarem

Untersteuern, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf klassenüblichem Niveau. An seine Traktionsgrenzen kommt der Fronttriebler nur, wenn man im ersten oder zweiten Gang gefühllos auf das Gaspedal stieft - dann bremst die Traktionskontrolle die Räder ein. Einen Allradantrieb gibt es für den 3008 nicht, lediglich ein Grip-Control genanntes System mit Vorwahlregler auf der Mittelkonsole; dies beeinflusst aber nur die Regelung der Traktionskontrolle, um das Vorwärtskommen z.B. auf Schlamm oder Sand zu verbessern. Einen echten Vierradantrieb kann man damit jedoch nicht ersetzen.

Im Grip-Control-Paket werden die Sommerreifen durch M&S-Bereifung ersetzt, die zwar mehr Grip auf rutschigem Untergrund haben, im Alltag aber erheblich schlechtere Bremswege mit sich bringen - das sollte man bei der Options-Wahl bedenken.

2,7 Lenkung

Bei der Lenkung hat der 3008 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 Franzose 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 schlagartig in die Mittellage zurückzuschleunigen. Die Zielgenauigkeit leidet etwas unter der verzögert ansprechenden Hinterachse.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 3008 mit Dieselmotor durchschnittlich 35,9 m - heutzutage ein nur mittelmäßiger Wert. Die Bremse ist insgesamt ordentlich dosierbar und bietet ein passables Pedalgefühl.

2,3 SICHERHEIT
























2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Peugeot 3008 gut ab. Bereits das Basismodell ist mit einem Notbremssystem 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 (ACC) ist nur für die Automatik-Variante erhältlich.

2,4 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 ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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

Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch große Personen mit knapp zwei Meter Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen nicht so weit, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz. 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.

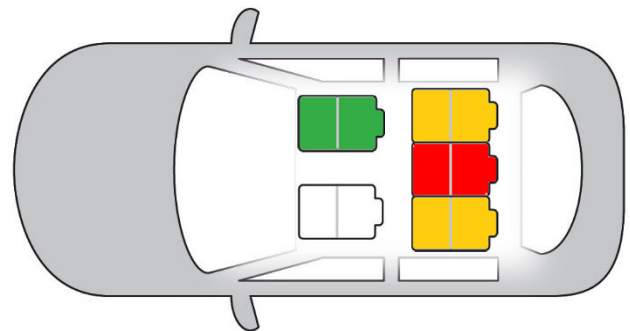
⊖ Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

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 kann man 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.

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)

3,2 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 Verletzungsfahrer bei Passanten sorgt, sondern

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

4,3 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch im ADAC Eco-Test liegt bei 5,2 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 164 g pro km. Für diesen Wert gibt es im Bereich Verbrauch des EcoTest 29 Punkte (maximal 60 möglich). Im Detail liegt der Verbrauch bei 4,8 l in der Stadt, bei 4,5 l auf der Landstraße und bei 6,5 l pro 100 km auf der Autobahn.

5,5 Schadstoffe

⊖ Der Dieselmotor ist bei fast allen Schadstoffgruppen sehr sauber, beispielsweise sind die Partikelwerte dank Partikelfiltersystem vorbildlich niedrig. Allerdings bekommt er trotz aufwendigem SCR-Reinigungssystem (mit AdBlue) seine Stickoxidemissionen nicht in den Griff. Die gemessenen Emissionen sind viel zu hoch, innerorts wie außerorts. Verschiedene Messungen haben gezeigt, dass das Reinigungssystem vor allem mit dem

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

tatsächlichen Gewicht des Testwagens mit gehobener Ausstattung plus 200 kg Zuladung (= Standard-Testgewicht

im EcoTest) nicht zurecht kommt. Reduziert man die Widerstände auf dem Prüfstand auf das Leergewicht des nackten Basismodells, werden die Grenzwerte fast eingehalten. Aber schon am eigenen Leergewicht des Testfahrzeugs ohne Zuladung scheitert der getestete 3008. Eine technische Fehlfunktion konnte nicht festgestellt

werden, anscheinend ist das Abgasreinigungssystem bzw. dessen Abstimmung im 3008 BlueHDi hoffnungslos unterdimensioniert. Folglich gibt es im EcoTest im Bereich Schadstoffe keine Punkte. Es bleiben nur die 29 Punkte für den CO₂-Ausstoß und damit lediglich ein Stern.

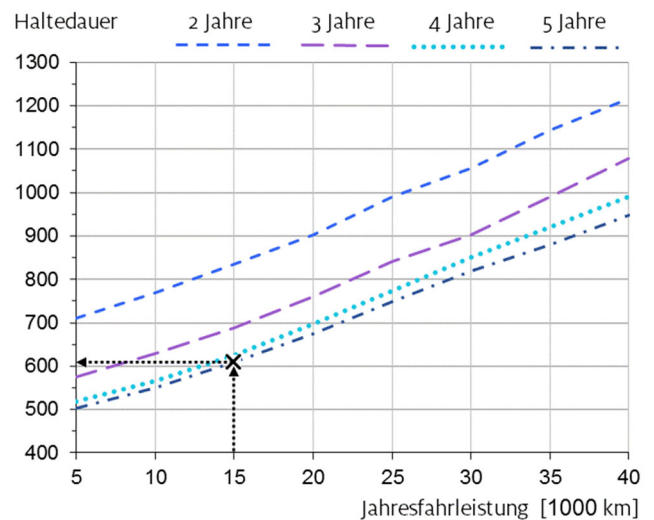
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Peugeot 3008 in der Allure Ausstattung und mit dem 120 PS Diesel kostet ab 31.050 Euro. Für ein kompaktes SUV ein stolzer Preis, der sich aber angesichts der üppigen Ausstattung relativiert. Annehmlichkeiten wie die Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 18 Zoll Räder, Licht- und Regensensor sowie zahlreiche Assistenten sind ebenso serienmäßig wie das digitale Kombiinstrument. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt überschaubare 170 Euro, auch die Aufwendungen für die Versicherung bleiben noch im Rahmen dank der moderaten Typklassen-Einstufungen. Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 608 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 130	THP 165 EAT6	BlueHDi 120	BlueHDi 150	BlueHDi 180 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
CO ₂ [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]	534	699	588	648	735
Preis [Euro]	23.250	32.100	28.850	32.550	40.050

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

4-Zylinder Dieselmotor, Turbo, Euro6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.560 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Verbrauch pro 100 km	4,0 l
CO ₂ -Ausstoß	104 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,5 m ² /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.447/1.841/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1.375/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.482 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	685/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	70/80 kg
Tankinhalt	52,5 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/12,1/23,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3 Green X
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/4,5/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	136 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	1.010 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.495/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/890/1.400 l

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

Betriebskosten	83 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	342 Euro
Monatliche Gesamtkosten	608 Euro		
Steuer pro Jahr	170 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/21		
Basispreis 3008 BlueHDi 120 Allure	31.050 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.10.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	17.455 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. 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.

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° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	600 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	250 Euro°/600 Euro (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	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 (abnehmbar)	740 Euro
Metalliclackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.450 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: August 2017
 Test und Text: M. Ruhdorfer