



Peugeot 3008 1.6 HYBRID4 300 GT e-EAT8

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (220 kW/300 PS)

Bei der ersten 3008-Modellgeneration war Peugeot mit dem Dieselhybrid Vorreiter. Allerdings hat sich die Kombination aus Selbstzünder und E-Motor nicht durchgesetzt, mittlerweile verfolgen nur noch wenige Hersteller diese Antriebskombination. Im aktuellen Modell teilen sich wie in den meisten Fällen ein Benziner und ein Elektromotor die Antriebsarbeit – im stärkeren der beiden verfügbaren Plugins sorgen sogar zwei E-Antriebe für Vortrieb. Während der erste Motor wie bei der schwächeren Ausführung mit 165 kW/225 PS Systemleistung an das Getriebe gekoppelt ist, treibt der zweite die Hinterachse an und macht den 3008 Hybrid4 damit zum Allradler.

Im Hybridmodus stehen somit satte 220 kW/300 PS zur Verfügung, die Fahrleistungen fallen trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 1,9 t dementsprechend gut aus. Allerdings ist der Verbrauch mit 7,8 l/100 km recht hoch, wenn man nicht regelmäßig nachlädt. Im gemischten Betrieb kommt der Plug-in-Hybrid auf 10,4 kWh und 4,2 l/100 km. Keine gute Figur gibt die Automatik im 3008 ab, die nicht nur teils hektisch, sondern auch nicht sonderlich komfortabel schaltet. Rein elektrisch kommt der Franzose im ADAC Ecotest 57 km weit und erreicht damit annähernd die Herstellerangabe. Mit dem optionalen 7,4-kW-Onboard-Lader ist der 13,2 kWh (brutto) große Akku nach rund zwei Stunden wieder voll.

Peugeot verlangt für den Peugeot 3008 Hybrid4 300 in der höchsten Ausstattungsstufe GT heftige 50.800 Euro (abzüglich der Umweltförderung in Höhe von 5.625 Euro). Immerhin wird der Käufer mit einer umfangreichen Serienausstattung sowie einer guten Material- und Verarbeitungsqualität entschädigt. **Konkurrenten:** BMW X1 xDrive25e, Ford Kuga PHEV, KIA Niro PHEV, Opel Grandland X Hybrid4, Volvo XC40 Recharge.

⊕ gute Material- und Verarbeitungsqualität, sehr gute Fahrleistungen, gute elektrische Reichweite, umfangreiche Serienausstattung

⊖ teils umständliche Bedienung, unharmonisches Automatikgetriebe, hoher Verbrauch, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

Familie 2,6

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 2,6

Langstrecke 2,5

Transport 2,7

Fahrspaß 2,3

Preis/Leistung 2,7

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungs- und Materialqualität des 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 bei der Ausstattung GT

serienmäßigen Alcantaraeinsätzen sehr wertig. Optisches und haptisches Highlight sind sieben metallische Kippschalter auf der Mittelkonsole, die die Direktwahltasten für das Bediensystem sowie den Warnblinkschalter beinhalten.

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

3,2 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des 3008 Hybrid4 im Ecotest liegt bei 57 km - damit erweist sich die Herstellerangabe von 55 bis 65 km nach WLTP als durchaus realistisch.

Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der Franzose rund 7,8 l/100 km (Ecotest), so dass man alleine mit der 43 l-Tankfüllung etwa 550 km weit kommt. Das Aufladen der Batterie (genutzte Kapazität: 12,7 kWh inkl. Ladeverluste) mit dem optionalen 7,4-kW-Onboard-Lader des Testwagens (Serie 3,6 kW) dauert zwei Stunden.

Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 448 kg - das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 80 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das reicht auch für einen

Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Franzose bis zu einem Gewicht von 1.250 kg - das ist ordentlich und für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht selbstverständlich. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis zu 750 kg wiegen. Runflat-Reifen gibt es nicht, ein Reifen-Reparaturset ist Serie. Ein Not- oder Reserverad ist nicht lieferbar, es gibt unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr.

⊖ Mit gemessenen 2,10 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich das bullig dastehende SUV ziemlich breit, insbesondere in vielen Autobahnbaustellen wird es eng.

2,8 Licht und Sicht

Der 3008 GT ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Diese sorgen nachts in Kombination mit dem serienmäßigen Fernlichtassistenten und dem mithilfe der LED-Nebelscheinwerfer realisierten Abbiegelicht für eine gute Straßenausleuchtung. Eine Kurvenlichtfunktion ist wie bei den meisten Konkurrenten allerdings nicht erhältlich.

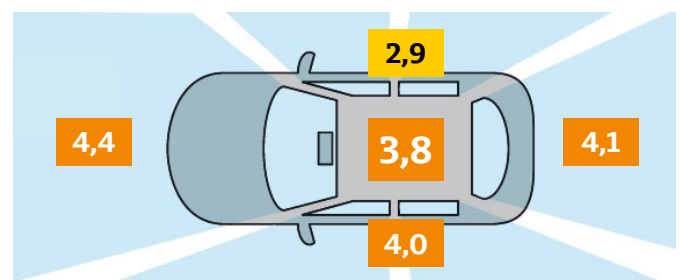
Allgemein gefällt die SUV-typisch hohe Sitzposition, die eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr ermöglicht.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

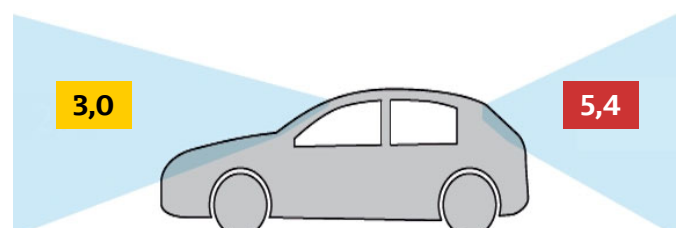
Rundumsicht

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 die gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen gestaltete Karosserie ihren Tribut. Auch die hohen Fahrzeughenden behindern die Sicht, vor oder hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände sind erst in recht großer Entfernung zu sehen. Parksensoren vorn und

hinten sowie die Rückfahrkamera - beides serienmäßig - bieten hierfür eine gute Hilfestellung, gegen Aufpreis sind zudem ein 360-Grad-Kamerasystem (Bild wird aus einer Front- und einer Heckkamera „errechnet“) sowie ein Parkassistent zu haben.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 3008 dank der erhöhten Sitzposition (Sitzfläche etwa 55 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. Zudem findet man bei den äußeren Sitzplätzen Haltegriffe am Dachhimmel vor.

⊖ 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.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des 3008 von klassenüblicher Größe.

2,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen fällt im Vergleich zum 3008 mit konventionellem Antrieb etwas kleiner aus, da dem Plugin-Hybriden das Volumen unterhalb des Ladebodens abgeht. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 350 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 490 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht

Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 830 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.340 Liter Volumen verfügbar.

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 70 cm allerdings recht hoch, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Immerhin befinden sich 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.

2,3 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 Durchlademöglichkeit 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. Im Kofferraum gibt es Taschenhaken und praktische Fächer unter dem Ladeboden.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit im 3008 zeichnet sich wie bei Peugeot typisch durch das hochgesetzte Kombiinstrument aus, auf das man nicht wie üblich durch, sondern über das Lenkrad blickt. Dieses ist infolge dessen nicht nur kleiner als die meisten Lenkräder, sondern befindet sich auch weiter unten. Diese Anordnung ist nicht für jede Körperstatur ideal. Mancher Fahrer berührt entweder mit den Knien das Lenkrad berührt oder sieht den unteren Teil des digitalen Kombiinstrument nicht. Letzteres bietet dem Fahrer verschiedene Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig übersichtlich und letztlich als Spielerei. Das Cockpit wirkt sehr reduziert - 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 bedeutet die Bedienung der Klimaautomatik über das Menü oftmals unnötig viele Bedienschritte - 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 sind dort nur umständlich zu erreichen.



Die Materialauswahl und Verarbeitungsqualität im Innenraum des 3008 können überzeugen. Bei der Bedienung sind die Franzosen allerdings einem aktuellen Trend folgend einen Schritt zu weit gegangen. Zu viele Funktionen wurden in das Zentralscreen integriert und müssen umständlich über die Menüführung ausgewählt werden.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Als GT bringt der 3008 neben einem Radio auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, einen USB-Anschluss, Mirror Screen zum Übertragen der Bedienoberfläche eines Smartphones auf den Touchscreen des Fahrzeugs sowie ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen und Online-Diensten (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) serienmäßig mit.

Zudem stehen gegen Aufpreis eine induktive Ladestation, DAB+ sowie ein Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern zur Verfügung.

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

1,9 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.

2,2 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.



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

3,2 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität setzt der 3008 keine eigenen Akzente und bietet nicht mehr als das in dieser Klasse 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. Das Handschuhfach dürfte ebenfalls größer sein, zudem lässt es sich weder abschließen noch kühlen. Im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten ist es jedoch mit feinem Filz ausgekleidet.

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Eine adaptive Dämpferregelung ist für den Peugeot 3008 nicht zu haben. Das ist letztlich verschmerzbar, da den Franzosen eine recht harmonische Fahrwerksabstimmung gelungen ist. Im Vergleich zu den Varianten mit konventionellem Antrieb wirkt das Fahrwerk im rund 400 kg schwereren Plug-in-Hybrid

noch etwas harmonischer. Besonders auf der Autobahn liegt der Aufbau etwas ruhiger und sorgt dadurch für einen angenehmen Langstreckenkomfort. Innerorts könnte das Fahrwerk etwas feinfühlicher ansprechen, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich dies jedoch.

2,3 Sitze

Der 3008 GT ist serienmäßig mit Komfortsitzen ausgestattet, die vielfältige Einstellmöglichkeiten bieten. Neben einer in der Neigung verstellbaren Sitzfläche warten sie auch mit einer ausziehbaren Oberschenkelaufgabe sowie einer elektrischen Vier-Wege-Lordosenstütze auf. Mit letzterer realisiert Peugeot eine rudimentäre Massagefunktion für Fahrer und Beifahrer. Der

Fahrersitz verfügt zudem über eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion. Die Sitze sind bequem geformt, so dass sich auch lange Etappen entspannt bewältigen lassen. In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel. Die Rücksitzbank ist weniger stark konturiert. Oberschenkelaufgabe und Kniewinkel gehen jedoch in Ordnung.

2,5 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 66,7 dB(A) – ein guter Wert. Ist der 3008 Hybrid4 elektrisch unterwegs, ist vom Antriebsstrang kaum etwas zu hören. Auch wenn sich der Benziner hinzuschaltet, bleibt die Geräuschkulisse bis in den mittleren Geschwindigkeitsbereich dezent. Fordert man

allerdings die Leistung des Vierzylinder ab, wird es im Innenraum merklich lauter. Die Fahrgeräusche sind unauffällig, nasse Fahrbahn und Kieselsteinchen hört man aber deutlich in den Radhäusern.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der 3008 GT ist mit einer Zwei-Zonen-Klimaatomatik ausgestattet, ein Aktivkohlefilter sorgt für gereinigte Innenluft. Der Automatikmodus kann in seiner Intensität eingestellt werden, es gibt auch einen Luftgütesensor, der die Umluftklappen steuern kann. Für die Fondinsassen befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer. Bei den vorderen Ausströmern hat Peugeot sich leider die separaten Drehregler

zum Regulieren der Luftmenge gespart. Abgedunkelte Scheiben hinten sind ebenso Serie wie die Sitzheizung für die Vordersitze (Sitzheizung hinten nicht erhältlich). Der Plug-In-Hybrid verfügt über eine Vorklimatisierung, die sich über das Fahrzeug oder bequem aus der Ferne per Smartphone steuern lässt.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Antriebsstrang des 3008 Hybrid4 entwickelt eine Systemleistung von stattlichen 300 PS/220 kW - die

Fahrleistungen fallen damit trotz des hohen Leergewichts von knapp 1,9 Tonnen sehr gut aus. Den Zwischenspur von 60 auf

100 km/h erledigt der Franzose in lediglich 3,8 s. Das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist dank des Elektroschubs sehr gut. Peugeot gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 5,9 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 240 km/h an. Damit liegt der 3008 Hybrid auf dem Niveau eines Kompaktportlers vom Schlage

eines VW Golf GTI.

Ist der Plug-in-Hybrid rein elektrisch mithilfe der beiden E-Motoren unterwegs, die vorn 110 PS/81 kW und hinten 112 PS/83 PS leisten, geht es deutlich langsamer voran - für das Mitschwimmen im Verkehr reicht die Elektropower jedoch vollkommen aus. Bis zu 135 km/h sind im E-Modus drin.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert. Obenrum wird er allerdings merklich lauter, dann dringen auch leichte Vibrationen in den Innenraum. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist zu

hören, aber nicht störend, da die Automatik wirklich niedrige Drehzahlen vermeidet.

Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung geben kaum Anlass zur Kritik – in beiden Fällen hilft der zusätzliche Boost der beiden E-Motoren. Verbesserungswürdig ist hingegen das Zusammenspiel der drei Antriebe, hier haben die Franzosen noch etwas Optimierungspotenzial.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Peugeot verbaut im neuen 3008 Plug-in-Hybrid eine Achtstufen-Automatik, die vom japanischen Zulieferer Aisin stammt. Die Arbeitsweise des Getriebes kann nicht recht überzeugen. Das liegt weniger an der Schaltstrategie, die bis auf die verzögerte Reaktion bei großer Leistungsabforderung meist den passenden Gang wählt und manuelle Schalteingriffe mithilfe der serienmäßigen Schalt paddles überflüssig macht. Verbesserungswürdig sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen zwar kein Rucken, aber doch deutliche Zugkraftschwankungen zu spüren sind. Die Drehzahlsprünge zwischen den acht Fahrstufen sind recht klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik der Motoren.

Beim Plug-in-Hybrid stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert. Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist.

Der Wählhebel unterscheidet sich nicht von den übrigen 3008-Modellen mit Automatik. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, wenn das Getriebe automatisch die Stufe P einlegt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der 3008 weitgehend problemlos. Der gegenüber einer Limousine höhere Aufbau sowie das hohe Fahrzeuggewicht bremsen die Fahrdynamik spürbar ein. Die Tendenz mancher SUVs, durch starkes Abbremsen der Vorderräder ausgeprägtes Untersteuern zu erzielen und damit Kipptendenzen schon im Keim zu unterbinden, teilt der 3008 aber nicht.

Insgesamt zeigt der 3008 Hybrid4 auch für SUV-Maßstäbe ein recht träges Fahrverhalten. Zu frisch angegangene Kurven quittiert der Peugeot mit kräftigem Wanken und leicht beherrschbarem Untersteuern, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen durch das rund 400 kg höhere Fahrzeuggewicht im Vergleich zu einem zuvor getesteten 3008 PureTech etwas niedriger.

⊕ Der Geradeauslauf ist auch bei höheren Geschwindigkeiten stabil, selbst seitlich abfallende Fahrbahnoberflächen oder Spurrinnen können dem Franzosen wenig anhaben. Auch die Traktion ist trotz der hohen Systemleistung von 300 PS/220 kW gut – dem elektrischen Allradantrieb sei Dank. Während der 200 PS/147 kW starke Benziner zusammen mit dem an das Getriebe gekoppelten E-Motor (81 kW/110 PS) die Vorderräder antreibt, schickt der an der Hinterachse platzierte zweite E-Motor seine Kraft (83 kW/112 PS) an die Hinterräder. Allerdings neigen die Vorderräder wegen der hohen Leistung bei vollem Gaseinsatz durchaus kurzzeitig zum Durchdrehen, ehe die Antriebsschlupfregelung eingreift.

3,1 Lenkung

Das Lenken ist 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. Der Plugin-Hybrid fiel im Gegensatz zu den Verbrennermodellen mit deutlich spürbarem Lenkgerastern um die Mittellage negativ auf, zudem fühlte sich die Lenkung besonders bei schnelleren Lenkbewegungen ungewohnt schwergängig an. Dafür zentriert die Lenkung gut, ohne dabei schlagartig in die Mittellage zurückzuschleunigen. Die Zielgenauigkeit leidet etwas unter der verzögert ansprechenden Hinterachse.

2,3 Bremse

Die Dosierbarkeit der Bremse ist wie bei vielen Plug-in-Hybriden nicht optimal. Auch beim Peugeot 3008 Hybrid4 dürfte der Druckpunkt klarer definiert und vor allem der Übergang vom rekuperativen zum mechanischen Bremsen harmonischer, d. h. gleichmäßiger erfolgen.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 3008 Hybrid4 durchschnittlich 34,2 m – ein guter Wert.

2,1 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Peugeot 3008 Hybrid4 gut ab. Der Franzose ist mit einem Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarner, einem Spurhalteassistenten, einer Verkehrszeichenerkennung sowie einer adaptiven Geschwindigkeitsregelung umfangreich ausgestattet. Die Ausstattungsvariante GT 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.



Vorausschauendes Notbremssystem
Das System ist im Geschwindigkeitsbereich von 5 bis 140 km/h aktiv

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 Insassen an Bord, Seitenairbags für die Fondinsassen oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	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

haben. 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 nach oben, 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.

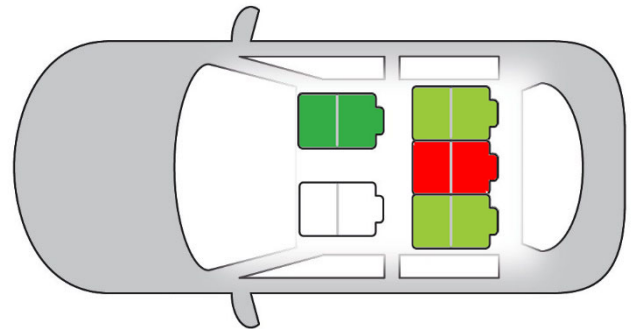
⊖ Verbandskasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

2,4 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 nicht mehr komplett zurückschieben, wenn hinten eine Babyschale eingebaut ist.

Kindersitze

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



Notenskala

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

Einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung hat der 3008 serienmäßig an Bord.

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 unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 57 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der reine Stromverbrauch inklusive der Ladeverluste beträgt dabei 22,7 kWh/100 km. Fährt man im Hybridmodus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,8 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 8,1 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,6 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,2 l/100 km. Der Franzose ist damit im Hybridmodus nicht

sonderlich sparsam.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der 3008 Hybrid4 auf den ersten 100 km 10,4 kWh (Strom) und 4,2 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g/km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es dafür im CO₂-Kapitel 26 von 60 möglichen Punkten.

2,8 Schadstoffe

Der Benzinmotor arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut Peugeot einen Partikelfilter. Die Partikelemissionen liegen in allen Betriebszuständen auf niedrigem Niveau. Auffallend sind allerdings die erhöhten CO-Emissionen, die im anspruchsvollen Autobahnzyklus deutlich ansteigen.

Da im ADAC Ecotest aber auch die Schadstoffwerte bei der

Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Teilzeitstromer nicht wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Peugeot 3008 Hybrid4 32 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 58 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest reichen.

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot 3008 Hybrid4 300 ist ein teures Vergnügen – in der höchsten Ausstattung GT rufen die Franzosen für das Topmodell der Baureihe heftige 50.800 Euro auf. Derzeit wird der Franzose mit einem Nettolistenpreis zwischen 40.000 und 65.000 Euro mit 5.625 Euro gefördert. Die Ausstattung ist zwar schon recht umfangreich, ordert man aber weitere komfort- und sicherheitssteigernde Extras, kann man den Kaufpreis noch kräftig nach oben schrauben. Der Testwagen kostet üppige 53.400 Euro.

Die Versicherungsklassen sind durchwachsen; bei der

Haftpflicht ist der Franzose mit 16 günstig eingestuft, bei der Teilkasko mit 19 im Mittelfeld und bei der Vollkasko mit 25 eher teuer. Die Kfz-Steuer fällt mit 32 Euro pro Jahr überschaubar aus. Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Garantie für die Batterie von acht Jahren oder 160.000 km bezieht sich auf eine Ladekapazität von 70 Prozent der ursprünglichen Kapazität. Die Wartungsintervalle liegen unter normalen Nutzungsbedingungen bei 30.000 km oder einem Jahr.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 PureTech 130 Active	1.6 PureTech 180 GT EAT8	1.6 HYBRID 225 Allure e-EAT8	1.6 HYBRID4 300 Allure Pack e-EAT8	1.5 BlueHDI 130 Active
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	133 (181)	165 (225)	220 (300)	96 (131)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	250/1650	360/0	520/0	300/1750
0-100 km/h [s]	9,5	8,0	8,7	5,9	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	222	225	240	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	- S	- S	1,3 S	1,3 S	- D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	114	124	35	34	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/21	17/19/21	17/25/21	17/25/21	16/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	90	32	32	158
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	581	717	695	791	602
Preis [Euro]	28.805	39.966	42.988	49.617	31.759

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

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	220 kW/300 PS
Maximales Drehmoment	520 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO ₂ -Ausstoß	35 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,5 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.447/1.841/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1.915/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395/1.357 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	64/80 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	4,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,1/6,6/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	97 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	610 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.882/448 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/830/1.340 l

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

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	120 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	495 Euro
Monatliche Gesamtkosten	859 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/19		
Basispreis 3008 1.6 HYBRID4 300 GT e-EAT8	49.519 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.02.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.400
Km-Stand bei Testbeginn	2.006 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.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	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/
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	740 Euro
Metalllackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.450 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,3
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,2	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,4	Verbrauch/CO2	3,4
Federung	2,6	Schadstoffe	2,8
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Oktober 2020

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