



## Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW/131 PS)

Seit Anfang 2021 ist die Modellüberarbeitung der zweiten Generation des Peugeot 3008 erhältlich. Optisch hat der Fünftürer eine bulligere Front mit rahmenlosem Kühlergrill sowie serienmäßigen LED-Scheinwerfern und längsförmigen Tagfahrlichtern erhalten. Auch am Heck ist die aktuelle Designsprache von Peugeot mit schwarz glänzender Blende inklusive LED-Heckleuchten in 3D-Krallen-Form erkennbar. Den geräumigen Innenraum dominieren das konfigurierbare i-Cockpit hinter dem tief angeordneten Lenkrad sowie der zentrale Touchscreen mit den darunterliegenden Schnellwahltasten. Die allgemeine Fahrzeugbedienung über Touchscreen, Tasten und Rädchen ist etwas unübersichtlich, wenig intuitiv und erfordert Treffsicherheit. Sobald man sich in das Bedienkonzept eingearbeitet hat, kommt man jedoch recht gut zurecht – die starke Ausrichtung auf den Touchscreen ist aber teils umständlich und gewöhnungsbedürftig.

Wir testen den 3008 mit dem einzig verfügbaren Dieselmotor 1.5 BlueHDi 130 in der Ausstattungslinie Allure Pack. Der 131 PS starke Turbodiesel überträgt sein maximales Drehmoment von bis zu 300 Nm über ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe oder die Achtstufen-Automatik EAT8 (Testwagenausstattung) an die Vorderräder. Lediglich der Plug-in-Hybrid ist als Allradler erhältlich. Der 1,5-l-Vierzylinder läuft recht kultiviert und verbraucht im ADAC Ecotest 5,7 l/100 km, sodass die Reichweite mit dem 52,5-l-Kraftstofftank rund 920 km beträgt. Der Selbstzünder verbindet gute Fahrleistungen mit passablem Verbrauch und geringen Schadstoffemissionen – der Lohn sind vier Sterne und das Prädikat empfehlenswert im ADAC Ecotest.

In puncto Assistenzsysteme ist der Peugeot ebenfalls gut aufgestellt. Serienmäßig bietet er beispielsweise bereits in der Basisausstattung ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung, eine Spurverlassenswarnung sowie eine Verkehrsschilderkennung. Als Allure Pack unterstützt er zusätzlich mit Rückfahrkamera, Müdigkeitswarner, Totwinkel-, Spurhalte- und Fernlichtassistenten. Mit der ansehnlichen Serienausstattung samt LED-Scheinwerfern, Navigationssystem und Zweizonen-Klimaautomatik ist der 3008 1.5 Blue HDi 130 Allure Pack EAT8 ab 39.480 Euro erhältlich – diverse Extras wie beispielsweise Schiebedach oder Premium-Soundsystem sind allerdings den höheren Ausstattungslinien vorbehalten. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga, Hyundai Tucson, MINI Countryman, Opel Grandland X, VW Tiguan.

- +** ansehnliche Material- und Verarbeitungsqualität, umfangreiche Serienausstattung, gutes Raum- und Platzangebot, geringe Schadstoffemissionen
- teils umständliche Bedienung, eingeschränkte Rundumsicht, mit 2,10 m recht breit für ein Kompakt-SUV, Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an elektrischer Heckklappe

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

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

### Ecotest



## 2,5

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM****2,6 Verarbeitung**

Die Verarbeitungs- und Materialqualität des Peugeot 3008 liegt auf gutem 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 sowie Stoffeinsatz wertig.

⊕ Optisches und haptisches Highlight sind sieben metallische Kippschalter auf der Mittelkonsole, die die Direktwahltasten für das Bediensystem sowie den Warnblinkschalter

**3,0 Alltagstauglichkeit**

Der Peugeot-Diesel ist serienmäßig mit einem 52,5 Liter großen Tank ausgerüstet. Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 5,7 l auf 100 km kommt man etwa 920 km weit. Der AdBlue-Tank fasst 17l (reicht für circa 6.500 km), und der Einfüllstutzen befindet sich gut zugänglich direkt neben dem Tankstutzen. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 495 kg – das reicht locker für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind auf der serienmäßigen Aluminium-Dachreling Lasten bis zu 80 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann lediglich bis zu 70 kg betragen, das wird bereits mit einem Fahrradträger samt zweier E-Bikes eng. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Franzose bis zu einem Gewicht von 1.300 kg. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu

**2,9 Licht und Sicht**

⊕ Der 3008 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts in Kombination mit dem serienmäßigen Fernlichtassistenten für eine gute Straßenausleuchtung sorgen.

Allgemein gefällt die SUV-typisch hohe Sitzposition, die eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr ermöglicht. Hohen Aufwand hat Peugeot bei den Spritzdüsen der Scheibenwischanlage betrieben. Diese sind in die Wischer integriert und verteilen das Spritzwasser dadurch gleichmäßig auf der Scheibe – selbst bei hohen Geschwindigkeiten. Leider bleibt jeweils links und rechts am Scheibenrand ein breiter Bereich ungewischt.

Bei aktivierter Warnblinkanlage bleibt die Blinkerfunktion aktiv, sodass man beispielsweise beim Aufschließen am Stauende trotz aktiviertem Warnblinker einen Spurwechsel signalisieren kann.

⊖ Weniger gut ist es im 3008 um die Rundumsicht bestellt. Hier fordert die gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und

beinhalten.

Für eine bessere Orientierung im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die LED-Ambientebeleuchtung an der vorderen Türverkleidung, dem Getränkehalter sowie im Fußraum vorn.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler.

Die Türen scheppern, wenn sie mit heruntergefahrenen Seitenscheiben ins Schloss fallen – das passt nicht recht zum soliden Eindruck des Franzosen.

750 kg wiegen.

Mit einem Wendekreis von 10,9 m lässt sich das SUV recht passabel durch den Großstadtdschungel manövrieren.

⊕ Ein Fehlbetankungsschutz verhindert das versehentliche Betanken mit Benzin.

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

Runflat-Reifen sowie Not- oder Reserverad gibt es nicht, immerhin ist ein Reifen-Reparaturset Serie.

kleinen Fensterflächen gestaltete Karosserie ihren Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden behindern die Sicht, vor oder hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände sind erst in recht großer Entfernung zu sehen. Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera (beides serienmäßig) bieten



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

hierfür eine gute Hilfestellung. Die Kamera wird leider nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Gegen Aufpreis sind zudem ein 360-Grad-Kamerasystem (Bild wird aus einer Front- und einer Heckkamera „errechnet“) sowie ein Parkassistent für Längs- und Querparklücken erhältlich.

Ein höherwertiges LED-Scheinwerfer-System inklusive statischem Abbiegelicht und automatischer Leuchtweitenregulierung ist den Ausstattungslinien GT und GT Pack vorbehalten. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine Kurvenlichtfunktion sind nicht erhältlich.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 3008 dank der erhöhten Sitzposition (Sitzfläche etwa 55 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) problemlos. Lediglich das tiefstehende Lenkrad stört beim Einstieg etwas, und der hohe Schweller erfordert SUV-typisch einen kräftigen Schritt nach oben. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offen gehalten – vorn und hinten in drei Positionen. Hinten ist der Türausschnitt im Kopfbereich schmaler, doch insgesamt steigt man auch hier bequem ein und aus. Praktisch: Der Mittelunnel ist recht flach gehalten, was das Durchrutschen erleichtert. Zudem findet man bei den äußeren Sitzplätzen Haltegriffe am Dachhimmel vor.

## 2,0 Kofferraum-Volumen

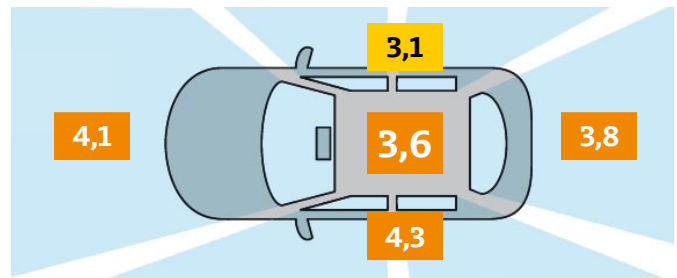
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 425 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 590 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 895 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.480 l Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit 75 l des Laderaums nach unten abtrennen. Unter der Kofferraumabdeckung befindet sich ein Stauraum mit einem Volumen von 35 l.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum des 3008 ist gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Die Kofferraumklappe kann man manuell leicht öffnen und schließen, optional auch elektrisch. Dann öffnet und schließt die Heckklappe zusätzlich sensorgesteuert

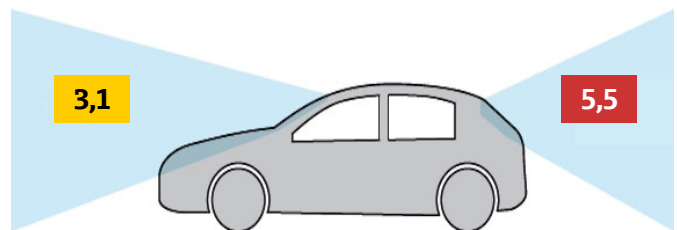
## Rundumsicht

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.



⊖ Der Schlüssel des serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystems ist recht schwer und klobig geraten – unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Das Funksystem ist 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).



Mit 425 l Volumen bietet der Kofferraum des 3008 viel Platz für das Gepäck.

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

Die Ladekante ist mit einer Höhe von 70 cm allerdings recht

hoch, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen mühsam gestaltet. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, befinden sich Ladekante und -fläche auf einer Höhe. In der unteren Position muss das Gepäck beim Ausladen über die innenliegende Stufe von rund zehn Zentimeter gehoben werden.

Selbst knapp 1,90 m große Personen müssen sich nicht um

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, entweder vom Fahrgastraum aus oben an der Lehne oder aus dem Kofferraum durch Betätigen eines Hebels, und fallen anschließend federvorgespannt um. Im Kofferraum gibt es zusätzlichen Stauraum unter dem Ladeboden. Gegen Aufpreis ist ein Transportnetz erhältlich, das den Fahrgast- vom Gepäckraum abtrennt.

⊕ Eine Durchlademöglichkeit in der Lehnenmitte erlaubt den Transport langer Gegenstände, auch wenn die äußeren

ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer schwachen Leuchte erhellt – das ist etwas wenig für das große Ladeabteil.

Fondsitze belegt sind. Ebenfalls sehr praktisch ist die umklappbare Beifahrersitzlehne (Serie), selbst sehr langes Transportgut lässt sich so gut verstauen.

⊖ Im Kofferraum findet man lediglich links und rechts sehr kleine Fächer, Taschenhaken sucht man vergebens. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und dadurch zu beschädigen.

## 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 nicht nur kleiner als die meisten Lenkräder, sondern befindet sich auch weiter unten. Das Kombiinstrument bietet dem Fahrer verschiedene Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig übersichtlich und letztlich als Spielerei. Das Cockpit wirkt stark reduziert – trotz der vielen Funktionen findet man nur wenige Tasten vor. Das meiste wird über das Infotainmentsystem gesteuert. Der 10-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.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So erfordern einfache Einstellungen (beispielsweise Temperatur, Luftverteilung) über den Touchscreen unnötig viele Bedienschritte. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, und manche Funktionen liegen in den Tiefen des Systems, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert.

Die Einstellmöglichkeiten des Lenkrads beschränken sich auf

einen recht kleinen Bereich, um die Sicht auf das Kombiinstrument nicht zu versperren – zu Lasten der Sitzergonomie. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie „blind“ beherrscht.



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 Zentraldisplay integriert und müssen umständlich über die Menüführung ausgewählt werden.

## 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 3008 ist in der Allure Pack-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstelle, sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto gut ausgestattet. Das Festplatten-Navigationssystem mit Spracherkennung informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic). Die Peugeot Connect Box ermöglicht Telematikdienste (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) über die integrierte europäische SIM-Karte –

für die ersten drei Jahre kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladeschale in der Mittelkonsole erhältlich. Mittels der MyPeugeot-App können verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich. Das optionale Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern ist dem Allure Pack vorenthalten.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot großzügig aus, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern zurückschieben. Die Kopffreiheit ist bei dieser Größe noch nicht erschöpft. 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 etwas geschmälert.

⊖ Das optionale Panoramaschiebedach ist den Ausstattungslinien GT und GT Pack vorbehalten.

## 2,0 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt ähnlich großzügig aus wie vorn. Sowohl Kopf- als auch Beinfreiheit reichen für etwa zwei Meter große Fahrgäste, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Dennoch ist das Raumgefühl etwas beengt, was durch die sich neben dem Kopf befindlichen C-Säulen und die hohe Seitenlinie verstärkt wird. Zwei Erwachsene finden locker Platz – bei drei wird es auf langen Etappen eng.

⊖ Das optionale Panoramaschiebedach ist den Ausstattungslinien GT und GT Pack vorbehalten.



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

Darüber hinaus gibt es noch offene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze und Becherhalter in der Mittelarmlehne, die allerdings Becher und Dosen nicht sicher aufnehmen. Das Handschuhfach dürfte ebenfalls größer sein, zudem lässt es sich weder abschließen noch kühlen.

⊕ Im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten ist das Handschuhfach mit feinem Filz ausgekleidet.

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität setzt der 3008 keine eigenen Akzente, hier haben einige Konkurrenten mehr zu bieten. Die Rücksitzlehnen lassen sich lediglich 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, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind kleiner bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen.

## 2,7 KOMFORT

### 2,7 Federung

Eine adaptive Dämpferregelung ist für den Peugeot 3008 nicht zu haben. Das ist letztlich verschmerzbar, da den Franzosen insgesamt eine recht harmonische Fahrwerksabstimmung gelungen ist. Der Fahrkomfort kommt innerorts etwas zu kurz, hier haben die großen 18-Zoll-Räder ihren Einfluss. Innerorts

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

### 2,9 Sitze

Beide Vordersitze sind beim Peugeot 3008 serienmäßig höhenverstellbar, als Allure Pack ist zudem der Fahrersitz mit einer manuellen Zweiwege-Lordosenstütze ausgestattet. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch geringen Seitenhalt. Die Sitzposition vorn ist auch dank der Mittelarmlehne bequem, die sich jedoch weder längs noch in der Höhe einstellen lässt. Die Armauflagen in den vorderen Türen sind etwas gepolstert, hinten muss man direkt mit hartem Kunststoff vorliebnehmen. Die äußeren Rücksitze bieten lediglich eine ausreichende Konturierung der

Lehnen und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer passablen Polsterung, zudem stört kein hoher Mittelunnel am Boden.

⊖ Die Bedienung der manuellen Zweiwege-Lordosenstütze am Fahrersitz ist umständlich zu erreichen.

Die Komfortsitze, die vielfältige Einstellmöglichkeiten und sogar eine Massagefunktion bieten, sind in der Testwagenausstattung (Allure Pack) nicht erhältlich.

### 2,6 Innengeräusch

Bei Tempo 130 haben wir einen Schalldruckpegel von 66,8 dB(A) gemessen – ein ordentlicher Wert. Auch bei hohen Geschwindigkeiten werden die Windgeräusche nicht zu laut. Die

Motor- und Fahrgeräusche drängen sich ebenfalls nicht in den Vordergrund, nasse Fahrbahn und Kieselsteinchen hört man hingegen recht deutlich in den Radhäusern.

### 2,4 Klimatisierung

⊕ Der 3008 Allure Pack ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, ein Aktivkohlefilter sorgt für gereinigte Innenluft. Der Automatikmodus kann in drei Intensitätsstufen eingestellt werden. Es gibt zudem einen Luftgütesensor, der die Umluftklappen automatisch 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 Serie, die Sitzheizung für die Vordersitze kostet Aufpreis.

⊖ Zusätzliche Annehmlichkeiten wie Sitzbelüftung vorn, Sitzheizung hinten, Lenkradheizung oder Standheizung sind nicht erhältlich.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-Liter-Turbodiesel entwickelt ein maximales Drehmoment von 300 Nm und leistet 131 PS. Der Selbstzünder hat mit dem rund 1,5 t schweren Kompakten wenig Mühe und sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade einmal

6,2 s, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in 1,5 s. Peugeot gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 11,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 189 km/h.

### 2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Selbstzünder verrichtet seine Arbeit für einen Diesel angenehm kultiviert. Störendes Dieselnageln verkneift er sich

ebenso wie unangenehme Vibrationen, die das Wohlbefinden der Insassen nachhaltig schmälern könnten. Auch an der

Leistungsentfaltung gibt es wenig zu kritisieren: Natürlich dauert es prinzipbedingt einen Moment, ehe der volle Ladedruck und damit auch das volle Drehmoment aufgebaut

ist, doch bereits ab 1.500 1/min schiebt das Triebwerk energisch an. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei recht harmonisch.

## 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 ist mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer Achtstufen-Automatik (Testwagenausstattung) vom japanischen Zulieferer Aisin verfügbar. Die Arbeitsweise des Automatikgetriebes kann nicht vollkommen überzeugen. Das liegt weniger an der Schaltstrategie, die bis auf die verzögerte Reaktion bei großer Leistungsabforderung meist den passenden Gang wählt und manuelle Schalteinriffe mithilfe der serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad überflüssig macht. Verbesserungswürdig sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen zwar kein Rucken, aber dennoch deutliche Zugkraftschwankungen zu spüren sind. Die Drehzahlsprünge zwischen den acht

Fahrstufen sind recht klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei 130 km/h liegen in der höchsten Fahrstufe etwa 2.200 1/min an.

Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist.

Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern kehrt in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, da das Getriebe automatisch die Stufe P einlegt.

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

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

Insgesamt zeigt der Peugeot ein recht träges Fahrverhalten. Zu frisch angegangene Kurven quittiert er mit kräftigem Wanken und leicht beherrschbarem Untersteuern, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht besonders hoch.

⊕ Der Geradeauslauf ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten stabil, sogar seitlich abfallende Fahrbahnoberflächen

oder Spurrinnen können dem Franzosen wenig anhaben. Auch die Traktion ist passabel, allerdings neigen die Vorderräder bei vollem Gaseinsatz durchaus kurzzeitig zum Durchdrehen, ehe die Antriebsschlupfregelung eingreift.

Das aufpreispflichtige Grip-Control-Paket erzielt eine bessere Haftung selbst auf schwierigem Untergrund und beinhaltet eine optimierte Traktionskontrolle mit vier Grip-Modi (Standard, Sand, Schlamm und Schnee) sowie eine Bergabfahrhilfe.

⊖ Der Peugeot 3008 ist lediglich als Plug-in-Hybrid mit Allradantrieb erhältlich.

### 2,9 Lenkung

Das Lenken ist wegen des sehr kleinen und tief angeordneten 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 Mittelgasse zurückzuschnellen. Die Zielgenauigkeit leidet etwas unter der verzögert ansprechenden Hinterachse sowie der auftretenden Karosserieneigung.

Beim Rangieren ist der Lenkaufwand nicht allzu hoch,

zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen drei Lenkradumdrehungen. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann ausstattungsabhängig der Lenkkradwiderstand angepasst werden. Der Sportmodus soll ein strafferes Lenkgefühl ermöglichen.

⊖ Beim schnellen Anlenken wie etwa beim ADAC Ausweichtest reicht die Lenkkraftunterstützung nicht aus, sodass die Lenkung spürbar verhärtet.

### 3,5 Bremse

Die Bremse des 3008 spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, der Bremsweg könnte aber kürzer ausfallen. Der Peugeot steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 (Mittelwert aus zehn Messungen; Testwagen mit Ganzjahresreifen ausgestattet) erst nach 38,1 m. Zum Vergleich: Der über 250 kg schwerere VW Tiguan steht bereits nach 33,4 m – in die Differenz-Lücke passt ein aktueller Skoda Kodiaq.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der überarbeitete Peugeot 3008 bietet in der getesteten Allure Pack-Ausstattung bereits ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er serienmäßig unter anderem mit dem Notbremsassistenten (Active Safety Brake) vom Band, der gegen Aufpreis um einen Radarsensor im vorderen Stoßfänger ergänzt wird (Active Safety Brake Plus). Der Notbremsassistent Active Safety Brake Plus ist darauf ausgerichtet, besonders bei Nacht und im Verkehr mit Radfahrern automatisch zu bremsen und damit Zusammenstöße zu verhindern. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, ein Totwinkelassistent sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden.

Der Spurpositionierungsassistent, den es bei Fahrzeugen mit der Achtstufen-Automatik in Kombination mit dem aufpreispflichtigen Abstandsregeltempomaten gibt, hält das Fahrzeug innerhalb der Fahrbahnmarkierungen.
























Im Falle einer Notbremsung aktiviert der Wagen automatisch die Warnblinkanlage und warnt damit den nachfolgenden Verkehr.

⊖ Der Spurhalteassistent greift teilweise zu beherzt in die Lenkung ein. Der Totwinkelassistent nutzt lediglich die Ultraschallsensoren der Einparkhilfe und hat daher eine geringe Reichweite.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Peugeot 86 Prozent der erreichbaren Punkte und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Stand: 09/2016). Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags (vorn und hinten) sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ein Knieairbag für den Fahrer ist nicht zu haben. Ein E-Call-System ist in der serienmäßigen Peugeot Connect

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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 (indirekt)



Box integriert. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden.

Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch Personen mit circa 1,95 m Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen nicht so weit nach oben, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz.

Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt

sind.

Vier stabile Verzurrösen ermöglichen eine Ladungssicherung über Kreuz, zudem ist das serienmäßige Warndreieck in der Heckklappenverkleidung untergebracht und dort jederzeit griffbereit.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen vorgegebenen Ablageort und ist daher eventuell unter dem Ladeboden im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist. Die Kopfstütze für den mittleren Fondplatz ist nicht höhenverstellbar und bietet daher eingeschränkten Schutz.

## 2,0 Kindersicherheit

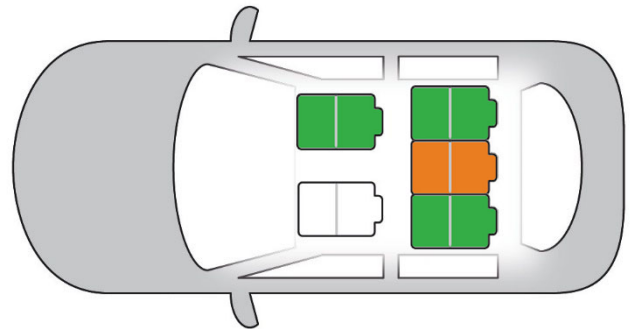
⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der 3008 auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 09/2016). Er verfügt serienmäßig über drei Isofix-Halterungen (zwei hinten, eine auf dem Beifahrersitz), der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Mit Ausnahme des mittleren Fondsitzes sind die Plätze gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet und für i-Size-Sitze freigegeben. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich lediglich per Schlüsselschalter direkt an der jeweiligen Tür anpassen, sodass Kinder nicht ohne Weiteres die Sicherung aufheben können.

⊖ Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich

wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

### 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)

## 3,4 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 09/2016) 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.

Einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung hat der 3008 zwar serienmäßig an Bord, lediglich optional ergänzt ein

zusätzlicher Radarsensor im vorderen Stoßfänger (Active Safety Brake Plus), um selbst bei schwierigen Lichtverhältnissen zu unterstützen und auch Radfahrer zu erkennen.

⊖ Das optionale Nachtsicht-System ist lediglich in den Ausstattungsvarianten GT und GT Pack erhältlich.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 EAT8 auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,7l Diesel pro 100 km. Das ist für ein modernes SUV passabel. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 181 g/km, wofür der Franzose 23 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7, außerorts bei 5,0 und auf der Autobahn bei 6,9l auf 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen hat der Franzose auch dank SCR-Katalysator mit Diesel-Partikel-Filter (DPF) sehr gut im Griff. Keine Schadstoffart ist auffällig, die Stickoxidemissionen sind auf sehr niedrigem Niveau. So erreicht der Peugeot 50 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 73 Punkte – dafür gibt es vier Sterne im ADAC Ecotest. Der 3008 konnte die Messergebnisse auf der Messfahrt im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS) bestätigen.

## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Peugeot 3008 1.5 BlueHDi 130 EAT8 ist kein günstiges Fahrzeug – in der Ausstattung Allure Pack rufen die Franzosen 39.480 Euro auf. Die Ausstattung ist zwar schon recht umfangreich, ordert man aber weitere komfort- und sicherheitssteigernde Extras, kann man den Kaufpreis noch weiter nach oben schrauben. Der Testwagen kostet bereits 42.230 Euro.

Die Versicherungsklassen sind nicht zu teuer: Bei der Haftpflicht ist der Franzose mit 16 günstig eingestuft, bei der Teilkasko mit 21 und der Vollkasko mit 19 hingegen im Mittelfeld. Die Kfz-Steuer fällt mit 226 Euro pro Jahr (WLTP) hoch aus.

Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Wartungsintervalle liegen unter normalen Nutzungsbedingungen bei 30.000 km oder einem Jahr.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

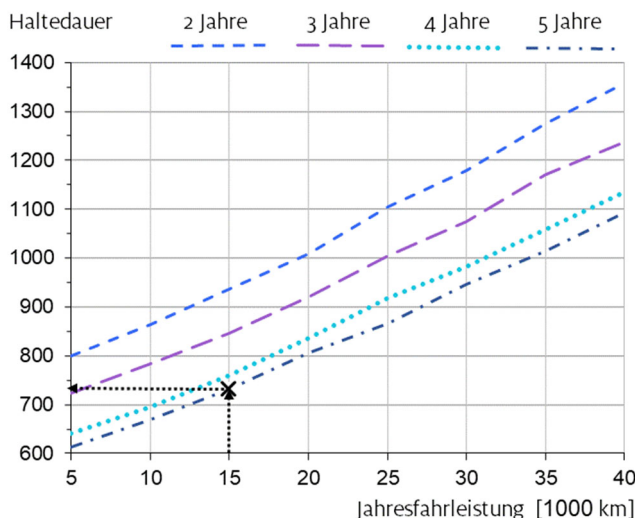
Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 732 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**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	1.5 BlueHDi 130 Active
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	133 (181)	165 (225)	96 (131)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	250/1650	360/3000	300/1750
0-100 km/h [s]	9,5	8,0	8,7	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	222	225	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,0/6,2   S	5,4/6,8   S	1,5/1,3   S	3,9/5,0   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	114/140	124/155	35/30	104/130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/21	17/19/21	17/25/21	16/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	120	166	32	215
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	630	778	708	655
Preis [Euro]	29.650	40.900	44.000	32.680

**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-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	96 kW/131 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,10 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	104 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	0 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.447/1.841/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1.504/496 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.482 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 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 (in Fahrstufe D)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Vector 4Seasons Gen-3
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/5,0/6,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	151 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	920 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/895/1.480 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>110 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>81 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>110 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>431 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	732 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	226 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/21		
Basispreis 3008 1.5 BlueHdi 130 Allure Pack EAT8	39.480 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.230 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.892 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](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. <sup>1</sup> 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	630 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/630 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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 (60:40)	Serie

### AUSSEN

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

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: März 2021  
Test und Text: Andreas Pfeffer