



TCS Fahrzeugtest **Peugeot 3008 2.0 BlueHDi GT**

Punktet auf **allen Linien**

Der neue 3008er ist ein echter SUV mit markantem Design. Er tritt schnell an, kurvt spurtreu und hat auch Gleiterqualitäten. Der Innenraum ist futuristisch und edel gestaltet, wobei die Platzverhältnisse sportlich sind.



♥ 4-Zylinder, 2-l-Turbodiesel, 180 PS 🚗 6,7 l/100 km (Testverbrauch), Energieetikette B
∞ Reichweite: 791 km 🚚 Gewicht: 1755 kg (Testfahrzeug) ⚡ 9,0 s von 0 auf 100 km/h 💰 48 050 Fr.

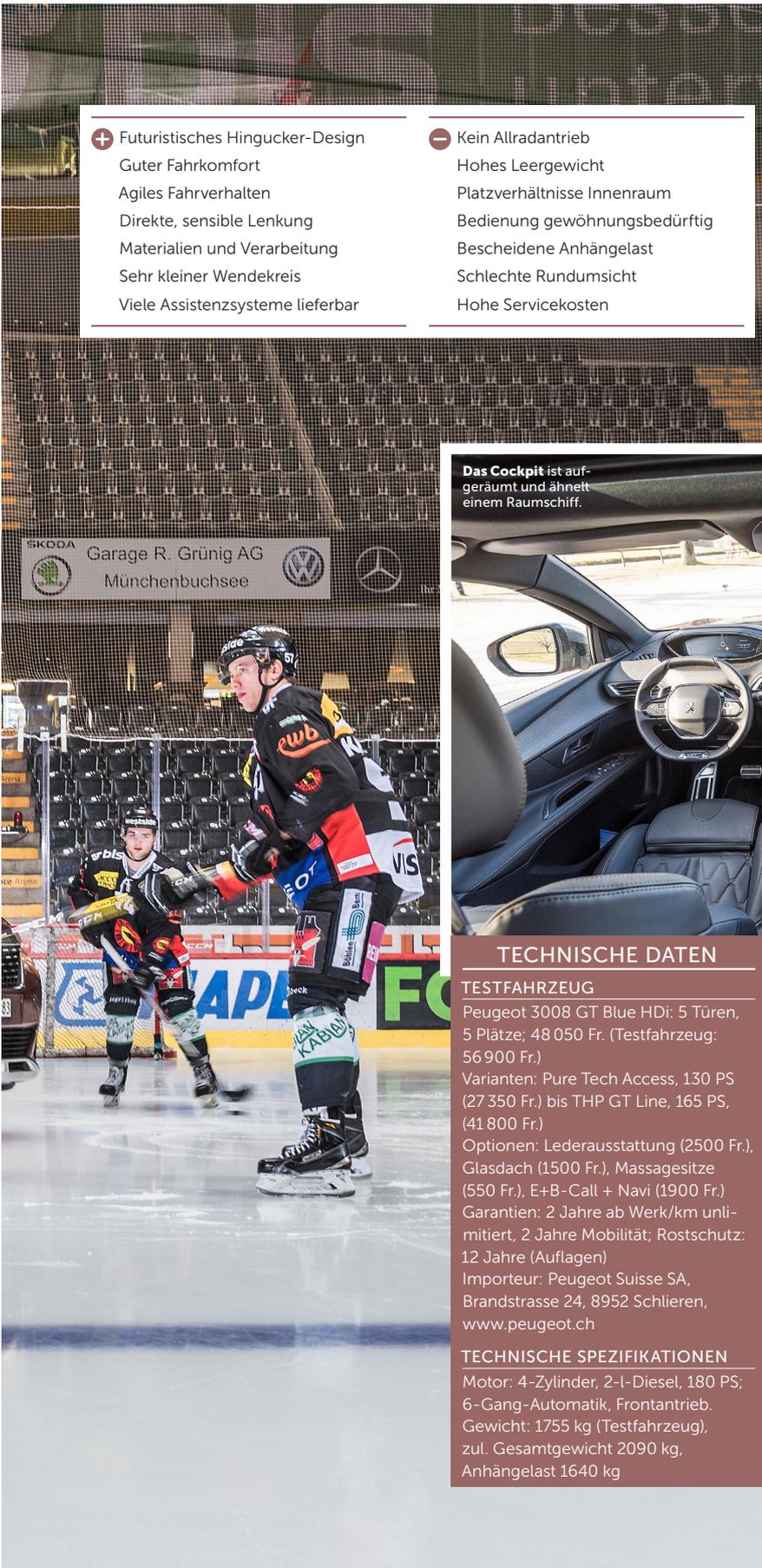
Februar 2017

TECHNIK

- + Futuristisches Hingucker-Design
- Guter Fahrkomfort
- Agiles Fahrverhalten
- Direkte, sensible Lenkung
- Materialien und Verarbeitung
- Sehr kleiner Wendekreis
- Viele Assistenzsysteme lieferbar

- Kein Allradantrieb
- Hohes Leergewicht
- Platzverhältnisse Innenraum
- Bedienung gewöhnungsbedürftig
- Bescheidene Anhängelast
- Schlechte Rundumsicht
- Hohe Servicekosten

Wie der SCB zeigt auch der Peugeot 3008 in der Tat meisterliche Qualitäten. Diese beginnen bereits bei der äusserlichen Erscheinung, die von scharf geschnittenen Linien dominiert wird, welche den Kufenspuren eines Hockeyspielers auf dem Eis ähneln. Die bullige Front mit den kecken LED-Scheinwerfern und das markante Heck heben den Franzosen von der Konkurrenz ab. Die Formen sind ein gelungenen Wurf und wecken Lust, den Wagen über Eis und Asphalt zu jagen. Hier haben die Entwickler gute Arbeit geleistet



Das Cockpit ist aufgeräumt und ähnelt einem Raumschiff.



TECHNISCHE DATEN

TESTFAHRZEUG

Peugeot 3008 GT Blue HDi: 5 Türen, 5 Plätze; 48 050 Fr. (Testfahrzeug: 56 900 Fr.)
 Varianten: Pure Tech Access, 130 PS (27 350 Fr.) bis THP GT Line, 165 PS, (41 800 Fr.)
 Optionen: Lederausstattung (2500 Fr.), Glasdach (1500 Fr.), Massagesitze (550 Fr.), E+B-Call + Navi (1900 Fr.)
 Garantien: 2 Jahre ab Werk/km unlimitiert, 2 Jahre Mobilität; Rostschutz: 12 Jahre (Auflagen)
 Importeur: Peugeot Suisse SA, Brandstrasse 24, 8952 Schlieren, www.peugeot.ch

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Motor: 4-Zylinder, 2-l-Diesell, 180 PS; 6-Gang-Automatik, Frontantrieb.
 Gewicht: 1755 kg (Testfahrzeug), zul. Gesamtgewicht 2090 kg, Anhängelast 1640 kg

tet und aus dem Vorgängermodell (Crossover) einen ausgereiften SUV gemacht. Schade ist nur, dass der 3008er zwar in diversen Motorvarianten erhältlich ist, leider aber nicht als 4x4. Immerhin ist aber die Option «Advanced Grip Control» mit Antriebsschlupfregelung erhältlich (1070 Franken).

Agil und stark

Angetrieben wird das charakterstarke Auto durch einen 2-Liter-Turbodiesel mit 180 PS. Dieser beschleunigt das Gefährt in 9,0 Sekunden auf 100 km/h, was nicht ganz den Werten eines Starstürmers entspricht, doch ist dieser Wert dennoch gut. Immerhin wiegt der SUV 1755 Kilogramm, das ist alles andere als ein Leichtgewicht. Einmal in Fahrt gekommen, sind die Fahrleistungen gut. Im Modus Sport wird der Testwagen dann sehr agil und lässt sich zügig

durch die Kurven lenken. Apropos Lenkung, diese ist sehr direkt und gibt gute Rückmeldungen von der Strasse. Das Fahrwerk ist fein ausbalanciert und schaukelt nicht auf. Insgesamt ist der Fahrkomfort top und der Spassfaktor hoch. Dazu trägt auch die gut abgestufte 6-Stufen-Wandlerautomatik bei.

Ein kleines Raumschiff

Wie während eines packenden Eishockeyspiels ist auch die Begeisterung über den sehr schön und futuristisch gestalteten Innenraum des SUV kaum zu zügeln. Hier entsteht der Eindruck, im Cockpit eines Raumschiffs zu sitzen. Das Design ist genial, befinden sich die Instrumente als auch alle Schalter doch genau dort, wo sie sein müssen. Auffallend sind das sechseckige Lenkrad, die Hauptinstrumente in HD-Qualität und die aus dem Flugzeugbau abgeleiteten Kippschalter in der Mittelkonsole. Das über dem Lenkrad angeordnete Display lässt sich individuell programmieren und zeigt übersichtlich und clever alle fahrrelevanten Informationen an. Unterhaltungselektronik, Klimaanlage sowie Assistenten werden über den



Futuristischer Wahlhebel für das Automatikgetriebe



Wie ein Miniklavier sehen die Schalter für das Multimediasystem und die Klimaanlage aus.

8-Zoll-Touchscreen in Kombination mit den Kippschaltern angesteuert. Da wäre ein Joystick in der Mittelkonsole zum Ansteuern bequemer als das Eintippen auf dem Screen gewesen. Das Multimediasystem lässt keine Wünsche offen und ist von Audiostreaming über Bluetooth bis zu Apple Car-Play mit allen Schikanen ausgestattet.

Die im Testfahrzeug verbauten 8-Punkt-Massagesitze (Option 550 Franken) bieten guten Seitenhalt und mutieren für jeden Spieler nach einem hart umkämpften Match zu einer kleinen Wellnessoase. Besonders gefallen hat hier der Massagemodus Cat Pow, der müde Fahrerrücken wieder munter macht. Noch mehr Wellnessgefühl erzeugt das

Duftspendensystem mit drei verschiedenen Duftnoten. Natürlich ist die Ambientebeleuchtung eine Spielerei, doch vermittelt sie trotzdem einen Hauch von Premiumklasse. Überhaupt ist der Peugeot komfortmässig prima ausgestattet. Die vordere Sitzreihe bietet gerade genügend Platz für zwei stämmige Hockeyspieler. Hinten ist es mit der Beinfreiheit nicht so gut bestellt.

Für die Fahrt zum Match hat der Kofferraum, der sich durch einen Fuss-Winkel öffnen lässt, mit 520 Liter genügend Volumen für mehrere Spielertaschen. Wer mehr Laderaum benötigt, klappt mit einem Handgriff die hintere Sitzreihe herunter und erhält dann eine ebene Ladefläche mit 1482 Liter.



FELIX MAURHOFER

TESTFAZIT

Peugeot ist mit dem neuen 3008er ein Wurf gelungen. Er sieht gut aus, ist futuristisch gestylt und überzeugt durch gutes Fahrverhalten. Ein nahezu perfekter SUV.



Das kecke Heck verleiht dem SUV eine sportliche Note.

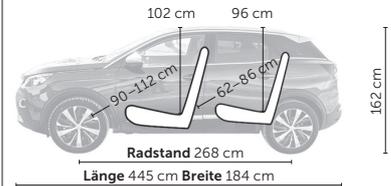


Sportlich wird es platzmässig auf der Rückbank.



Die Variabilität ist gut, der Kofferraum fasst maximal 1482 Liter.

TECHNIK



Innenbreite: vorne 150 cm, hinten 150 cm
Kofferraum: 520–1482 Liter
Reifen: 235/50 R19, min. 215/65 R17

TCS-EXKLUSIV

TCS MoBe: Herbert Meier

FAHRDYNAMIK

Beschleunigung (0–100 km/h):	9,0 s
Elastizität:	
60–100 km/h (Fahrstufe D)	5 s
80–120 km/h (Fahrstufe D)	6,1 s
Wendekreis:	10,9 m
Bremsweg (100–0 km/h):	33,9 m
Innenlärm:	
60 km/h: 60 dB (A)	
120 km/h: 70 dB (A)	

BETRIEBSKOSTEN

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	variable
15 000	81	669.–	346.–
30 000	54	669.–	692.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:
145 Fr. (BFS), Peugeot-Händler: von 108 Fr. bis 195 Fr.

SERVICEKOSTEN

Wartung (km/Mte)	Stunden	Kosten (Fr.) ¹
15 000/12	1	356.–
30 000/24	1,7	520.–
Gesamtkosten Wartung 180 000 km:		
15 000 km/Jahr	22,2	7544.–

NORMVERBRAUCH AUF PRÜFSTAND (80/1268 EWG)

	Städtisch	Ausserstädt.	Mix
TCS	6,0	4,3	4,9
Werk	5,5	4,4	4,8
CO ₂ -Emissionen:			127 g/km
CO ₂ -Durchschnitt in CH 2015:			134 g/km
Energieetikette (A–G):			B

TESTVERBRAUCH

6,7 l/100 km Reichweite 791 km
Tankinhalt: 53 Liter

¹ inklusive Servicematerial



Video zum Test

TCS-Vergleich

Der Peugeot 3008 ist ein SUV, zwar ohne 4x4, mit exklusivem Design. Das Fahrverhalten und die -leistungen sind bemerkenswert.

	Peugeot 3008 Blue HDi 180 GT Aut.	VW Tiguan 2.0 TDI DSG Highline 4M
Preis (Fr.)	48 050.–	47 400.–
Hubraum (cm ³)	1997	1984
Leistung (kW/PS)	133/180	140/190
Drehmoment (Nm/min)	400/2000	400/1900
Verbrauch (l/100 km)	4,8 ¹ B ²	5,7 E ²
Kofferraumvolumen min./max. (l)	520/1482	615/1655
Betriebskosten (Fr./km) ³	0,81	k. A.
Wartungskosten ⁴	7544.–	k. A.
Test «Touring»	2/2017	9/2016

¹ Wert laut Importeur ² Energieeffizienz laut Importeur
³ Bei 15 000 km/Jahr ⁴ Gesamtkosten auf 180 000 km bei 15 000 km/Jahr

CREDITS: Location: Postfinance-Arena mit den SCB A-Kaderspielern Jérémie Kamerzin, Marco Müller und Martin Ness (seit Mitte Dezember nicht mehr beim SCB).

KAROSSERIE

Der Peugeot 3008 ist ein richtiger Hingucker. Das kantige Design lässt den Franzosen auf der Höhe der Zeit erscheinen. Allerdings ist die Rundumsicht schlecht und die Parkhilfen ein Muss.

INNENRAUM

Ein futuristisches Design dominiert den Innenraum. Dieser ist gut verarbeitet und die Materialien wirken hochwertig. Das Raumgefühl ist vor allem auf der hinteren Sitzreihe sportlich und eng.

KOMFORT

Wie erwartet bietet der SUV einen guten Fahrkomfort. Der Geräuschpegel im Innenraum ist gering, lediglich bei höheren Drehzahlen ist der Dieselmotor deutlich zu vernehmen.

PREIS-LEISTUNG

Da bewegt sich der Peugeot eher im Premiumsegment. Der Testautopreis von 56 900 Fr. ist für einen SUV ohne Allradantrieb eher hoch angesetzt. Jedoch sind die Verbrauchskosten gering. Demgegenüber sind die Wartungskosten sehr hoch.

FAHREIGENSCHAFTEN

Der 3008 GT erweist sich als agil und handlich. Das kleine Lenkrad vermittelt ein Go-Kart-Gefühl. Der lange Radstand und das hohe Leergewicht machen den SUV zu einem guten Gleiter. Überraschend ist der kleine Wendekreis von 10,9 Metern.

MOTOR UND ANTRIEB

Beim 2,0-Liter-Dieselmotor steht bereits bei 2000 U/min ein stolzes Drehmoment von 400 Nm an. Mit 180 PS verfügt er über genug Leistung. Dieseltypisch geht ihm aber bei 4000 U/min die Puste aus. Das gut abgestimmte Automatikgetriebe kaschiert aber dieses Manko.

VERBRAUCH

Der Testverbrauch von 6,7 l/100 km ist angesichts des Leergewichts und der Fahrzeuggröße gut. Die Werksangabe von 4,8 l/100 km ist aber unrealistisch.

SICHERHEIT

Hier ist der 3008er top. Die Sicherheitsausrüstung ist komplett. Als Zubehör sind diverse Helferchen wie Spurhalte- oder Totwinkelassistent sowie Rückfahrkamera zu haben.

**Bewertung**

KAROSSERIE	Note (%)	Gewichtung (%)
Praxisbeladung (Musterboxen)	43	15
Platzangebot (Innenmasse)	60	15
Variabilität und Ablagen	70	20
Transporteigenschaften allgemein	70	10
Rundumsicht	40	10
Rangieren/Wendekreis	70	10
Kofferraum Zugang und Form	60	20
Bewertung	63%	15%

INNENRAUM	Note (%)	Gewichtung (%)
Gepäck und Kindersitze	70	20
Multimediasystem	80	20
Innenraum	90	10
Raumgefühl	80	10
Haptik/Verarbeitung	80	20
Bedienung	70	20
Bewertung	77%	10%

KOMFORT	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrkomfort	80	10
Innengeräusche	70	30
Rundumsicht	40	10
Federung	80	10
Sitze	90	10
Serienmässige Komfort und Praxisausstattung	80	10
Aufpreispflichtige Komfort + Praxisausstattung	90	20
Bewertung	75%	10%

PREIS-LEISTUNG	Note (%)	Gewichtung (%)
Preis- Ausstattungsverhältniss	80	30
Garantieleistungen	40	20
Servicekosten	20	10
Leistungsgewicht	50	5
Werterhalt	60	20
Fahrleistungen	70	10
Verbrauchskosten	70	5
Bewertung	59%	15%

FAHREIGENSCHAFTEN	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrverhalten	80	15
Lenkung	80	15
Fahrspass	80	20
Fahreigenschaften	80	50
Bewertung	80%	10%

MOTOR und ANTRIEB	Note (%)	Gewichtung (%)
Fahrleistungen	70	20
Durchzugskraft und Beschleunigung	80	10
Laufkultur des Antriebes	80	10
Traktion	80	15
Schaltung man. / Schaltkomfort aut.	80	15
Getriebeabstufung	80	15
Anhängelast	80	15
Bewertung	78%	10%

VERBRAUCH	Note (%)	Gewichtung (%)
TCS Verbrauch Delta	50	10
Verbrauch TCS Zyklus	70	35
Verbrauch Werksangabe	90	10
Praxisverbrauch	60	35
Reichweite	50	10
Bewertung	65%	15%

SICHERHEIT	Note (%)	Gewichtung (%)
Serienmässige Sicherheitsausstattung	80	10
Aufpreispflichtige Sicherheitsausstattung	90	30
Beleuchtung/Licht	90	10
Bremsweg	100	50
Bewertung	92%	15%

Gesamtnote

**Daten und Messwerte**

MOTOR	
Bauart	4 Reihe
Hubraum	1997 ccm
Leistung/bei Drehzahl (Werk)	133 kW/3750 Umin
Leistung gemessen	133 kW
Drehmoment/bei Drehzahl	400 Nm/2000 Umin

ANTRIEB	
Kraftübertragung	Front
Getriebe	a6
Reifengröße Serie	235/50 R19
Reifengröße Testfahrzeug	235/50 R20

VERBRAUCH	
Werk gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	4.8 l/100 km
TCS gesamt (nach Norm 1999/100/EG)	4.9 l/100 km
TCS-P gesamt	5.8 l/100 km
Praxis	6.7 l/100 km
CO2 Ausstoss Werk	124 g/km
Reichweite im TCS-P	914 km
Tankvolumen	53 Liter

FAHRDYNAMIK	
Beschleunigung 0 - 100 km/h (Werk/TCS)	8.9/9s
Durchzug 60-100 km/h (im zweithöchsten Gang)	5 s
Durchzug 80-120 km/h (im zweithöchsten Gang)	6.1 s
Bremsweg aus 100 km/h	33.9 m
Wendekreis links/rechts	10.87 /10.9m
Innengräusche bei 120 km/h	70 dBA

MASSE	
Länge/Breite/Höhe	4.45 /1.84 /1.62 m
Leergewicht Werk	1640 kg
Leergewicht gewogen	1755 kg
Gesamtgewicht	2090 kg
Zuladung effektiv	335 kg
Anhängelast gebremst	1640 kg
Kofferraumvolumen klein	520 Liter
Kofferraumvolumen gross	1482 Liter

GARANTIE	
Werksgarantie Dauer	2 Jahre
Werksgarantie Laufleistung	600000 km
Rostgarantie Dauer	12 Jahre

Fett = TCS Messwert

Video zum Test