

Testnotizen zum Peugeot 3008 Premium HDi FAP 150

Im Test vom 15. bis zum 2. August 2010.
Kennzeichen: SB – AP 173

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** des 3008 ist auch vom **höhenverstellbaren Fahrersitz** aus nicht zu sehen. Die beiden **Serien-Außenspiegel** sind schön groß. Beim Zurückstoßen in Parklücken ist der 3008 erstaunlich **übersichtlich**. Das liegt einerseits am großen Heckfenster, andererseits am kleinen Fensterchen vor der C-Säule.

Serienmäßig haben alle Ausstattungsversionen des 3008 eine **zweigeteilte Heckklappe**. Nachdem man sie ganz normal am Griff geöffnet hat, muss man entweder leichtes Gepäck über eine Ladekante hieven oder dort einen Hebel betätigen, der sie nach hinten abklappt. Dann kann man schwerere Gegenstände bequem in den nicht allzu tiefen Kofferraum schieben. Praktisch ist, dass man mit je einem Griff seitlich neben der Heckklappe den jeweiligen Teil der Vordersitzlehne abklappen kann. Der schmalere Teil ist in Fahrtrichtung rechts. Es entsteht ein **beinahe ebener Laderaumboden**, ohne dass man die Kopfstützen entfernen oder die Sitzfläche nach vorn klappen müsste. An zwei Griffschalen kann man die Heckklappe bequem zuwerfen.

Ab der mittleren Ausstattungsstufe Premium ist ein **Panorama-Glasdach** mit elektrischer Jalousie Serie. Fahrlehrer können also nur mit einem Saugfuß-Dachschild arbeiten, denn die Blechabschnitte des Daches, auf denen ein Magnet-Dachschild haften würde, sind zu kurz.

Der **Ein- und Ausstieg** ist dank der großen Türausschnitte und der höher angeordneten Sitze vorn wie hinten sehr bequem.

Der 3008 bietet in der Automatikstellung des Lichthebels ein **Tagfahrlicht**, obwohl er keine Xenon-Scheinwerfer hatte. Wenn man dann in eine Unterführung einfährt, schaltet die Automatik zuverlässig und schnell auf Abblendlicht um. Dies gilt auch für die Dämmerung, wo die Automatik recht früh das Abblendlicht einschaltet.

Innenraum

Der Testwagen hatte zusätzlich zur **Premium-Ausstattung**, ab der der **Beifahrersitz höhenverstellbar** ist, die optionale Lederausstattung. Ihr Fahrersitz umfasst auch eine manuelle Lendenwirbelstütze. Auch die Lehnenneigung der Ledersitze lässt sich nur mit einem grob gerasterter Entlastungshebel verstellen, was während der Fahrt nicht geht. Die Höhenverstellung läuft wie bei Fahrzeugen des VW-Konzerns über einen Hebel.

Die **Vordersitze** sind breit und hoch genug auch für große Personen ausgeformt. Ihre Kopfstützen lassen sich weit ausziehen. Die Polsterung empfanden manche Tester als etwas zu weich.

Zwischen den Vordersitzen haben alle 3008 eine nicht verstellbare **Armauflage**. Ihr Deckel öffnet zum Fahrer hin, was ziemlich unpraktisch ist, und gibt ein sehr tiefes, beleuchtetes Fach frei. An seinem Boden kann man längs eine 1,5-l-Flasche einlegen. Im Deckel befindet sich eine 12-Volt-Steckdose. Eine zweite ist neben der Taste für die elektrische Feststellbremse angebracht.

Zwischen der Armauflage und dem Schalthebel sind zwei **Getränkehalter** mit großem Durchmesser untergebracht, weil alle 3008 eine **elektrische Feststellbremse** und keinen Handbremshebel mehr haben. Hinter der großen Klappe des **Handschuhfachs** verbirgt sich nur ein sehr kleiner Stauraum. Mit Mühe und Not kann man eine 0,5-l-Flasche längs hineinlegen. In der **Mittelkonsole** ist noch ein DIN-Schacht oberhalb des Navi-Radios frei, den man auch als kleine Ablage nutzen kann.

In den **Vordertüren** kann man je eine 1,5-l- und eine 1-l-Flasche unterbringen. In die Ablagen der hinteren Türen passt nur je eine 0,5-l-Flasche. Ähnlich wie manche Citroen hat auch der 3008 Ablagefächer im Fußraum hinter den Vordersitzen.

Eine **manuelle Klimaanlage** hat bereits das Basismodell Tendance. Eine für Fahrschulen empfehlenswerte Zwei-Zonen-Klimaatomatik kann man im Premium gegen Aufpreis bestellen, während sie im Topmodell Platinum Serie ist.

Bedientasten im Lenkrad hatte der 3008 Premium nicht. Zusätzlich zu den üblichen Lenkstockhebeln – links mit allen Licht-, rechts mit allen Wischerfunktionen – hat der Peugeot 3008 zwei **Bediensatelliten** unterhalb der Lenkstockhebel. Der rechte ist für die Steuerung des CD-Radios zuständig, der linke für den Geschwindigkeitsregler. Der 3008 bietet eine **einwandfreie Antipffunktion für den Blinker**.

Der Testwagen hatte ein **Radionavigationssystem**, dessen Farbbildschirm oben aus der Armaturentafel ausfährt. Außerdem konnte man bei ihm auf Wunsch die digitale Geschwindigkeitsanzeige auf eine kleine **Plexiglasscheibe** projizieren lassen, die vor dem Lenkrad auf Tastendruck ausfährt und als „head-up-Display“ dient. Auf ihr wird auch angezeigt, ob man den **Abstandswarner** eingestellt hat, der ab 70 km/h funktioniert. Per Taste kann man den Abstand zu voraus fahrenden Fahrzeugen in Schritten von 0,1 Sekunden bis maximal 2,5 Sekunden einstellen. Dann blinkt ein gelbes Warndreieck im Head-up-Display auf, sobald man diesen Abstand unterschreitet. Dort wird dann der aktuelle Abstand angezeigt – auch wenn er oberhalb des eingestellten Maximalabstandes liegt, beispielsweise nach dem Überholen eines langsameren Fahrzeugs auf der Autobahn.

Wenn der **Fahrlehrer** ganz hinten sitzt, kann er den rechts sitzenden Tacho von 0 bis 100 km/h einsehen, was bisweilen durch die spiegelnde Glasabdeckung erschwert wird. Die Tankanzeige sieht der Fahrlehrer einwandfrei. Bei installierter Doppelbedienung müssen große Fahrlehrer vermutlich mit stark angewinkelten Beinen sitzen. Sonst ist ihr Beinraum gut, aber nicht üppig.

Der **Prüfer** sieht von 0 bis etwa 130 km/h auf den Tacho. Seine Kopffreiheit reicht unter dem Glasdach höchstens bis 1,90 Meter Körpergröße. Wenn der Fahrlehrer seinen Sitz ganz nach hinten gerückt und ganz abgesenkt hat, kann dahinter kein Prüfer mehr sitzen, weil er seine Knie nicht einmal mehr manierlich seitlich neben dem Vordersitz vorbei strecken kann. Sobald der hinten stehende Vordersitz auf halber Höhe steht, kann ein großer Prüfer bequem die Knie in der Ausbuchtung der Vordersitzlehne unterbringen, ohne das Hartplastik zu berühren. Der Fußraum geht dann auch in Ordnung.

Motor und Antriebsstrang

Der Common-Rail-Turbodiesel ist **sehr gut gedämmt und sehr laufruhig**. Er hält sich stets im Hintergrund. Der Vierzylinder mit 110 kW/150 PS dreht flott hoch. In den unteren Gängen setzt der Turbolader so plötzlich ein, dass man mit dem Gasgeben vorsichtig sein muss – das ist für Fahrschüler nicht ideal. Die **Kupplung** erlaubt das Rangieren mit Standgas vorwärts wie rückwärts, allerdings erst dann, wenn man mit ein wenig Gas die elektrische Feststellbremse gelöst hat.

Das **Sechsgang-Getriebe** ist leichtgängig, was es zunächst unexakt wirken lässt. Da die Gänge aber von alleine in die richtige Gasse und die richtige Endstellung fallen, eignet sich das Getriebe durchaus gut für die Fahrausbildung. Es ist auch nach der Laufleistung des Testwagens von rund 30.000 Kilometern noch nicht so ausgeleiert, wie dies bei früheren Testwagen von Peugeot und Citroen der Fall war. Die Abstimmung der Gänge lässt es zu, Tempo-30-Zonen im dritten Gang zu durchqueren, in der Ebene im fünften Gang Tempo 50 zu fahren und schon aus 70 km/h heraus im sechsten Gang zu beschleunigen. Der **3008 HDi FAP 150 lässt sich also schaltfaul fahren** und eignet sich deshalb sehr gut für die Motorradbegleitung, für die seine Motorleistung allemal ausreicht.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Michelin Primacy HP in der Dimension 225/50 R17 bestückt. Die 17-Zoll-Räder sind beim Premium Serie. Die **Federungsabstimmung ist sehr komfortabel**, kann aber ein etwas hölzernes Abrollen über Kanaldeckel und andere kurze Quertiefen nicht verhindern. Trotz des unter anderem beim HDi FAP 150 serienmäßigen dynamischen Wankausgleichs zeigt der 3008 eine **deutlich spürbare Seitenneigung in schnell angegangenen Kurven**. Sonderlich sportlich wirkt er nicht, eher wie der nah mit ihm verwandte Kompaktvan 5008.

Die **Abrollgeräusche** sind niedrig.

Die **elektrische Feststellbremse** legt sich automatisch an, wenn man den Motor abstellt. Integriert ist eine Berganfahrhilfe. Anders als bei Modellen von VW kann man nicht einstellen, dass die Bremse bis zum nächsten Motorstopp das Fahrzeug immer hält, nachdem man das Bremspedal beim Anhalten einmal getreten hat.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.660 Test-Kilometern verbrauchte der Peugeot 3008 Premium HDi FAP 150 zwischen 5,7 Litern und 6,7 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 6,0 Liter.