

---

## Vorstellung Peugeot 3008 und 5008: Facelift für die SUV-Zwillinge

Von Frank Wald

Gestartet waren sie mal als Vans. Vor vier Jahren dann mutierten Peugeot 3008 und 5008 zu SUV, der eine mit weltweit rund 800.000 Verkäufen sehr, der andere mit knapp 300.000 Exemplaren etwas weniger erfolgreich. Zusammen stellen die beiden Crossover-Modelle jedoch gut ein Viertel aller Peugeot-Verkäufe in Deutschland. Mit leichten Retuschen, mehr Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie weiter gespreizter Angebotsstruktur sind sie aktuell zu Preisen ab 28.805 Euro (3008) und 31.095 Euro (5008) zu bestellen. Beim Händler jedoch, dann wieder mit höherem Steuersatz, stehen sie erst Anfang nächsten Jahres.

Dabei erscheinen die beiden Modelle nicht nur außen und innen wie unterschiedlich große Zwillinge, sie teilen sich auch die meisten technischen Komponenten, Motoren und Ausstattungen. Die wesentlichen Unterschiede: der 3008 ist mit unveränderten 4,45 Meter Länge gute 20 Zentimeter kürzer als der siebensitzige große Bruder, der neben der größeren Geräumigkeit auch mit seinem senkrechtem Heckabschluss wie ein Mix aus SUV und Van durchgeht. Der 3008 dagegen wirkt mit seiner leicht abfallenden Dachlinie noch eher wie ein SUV. Dazu ist er auch in zwei Plug-In-Hybrid-Varianten zu haben und kann so mit einem (elektrischen) Allradantrieb aufwarten.

Im Rückspiegel indes sind 3008 und 5008 nicht zu unterscheiden. Beide tragen denselben rahmenlosen Kühlergrill, der sich bis zu den senkrechten Tagfahrlichtern erstreckt und auch noch die Scheinwerfer integriert. In der Mitte der perspektivischen 3D-Grilloptik thront das große Löwen-Logo, darüber auf der Motorhaube die jeweilige Modellbezeichnung. Überarbeitet wurden die Frontscheinwerfer, die nun bereits in der Basisversion als Eco-LED mit Reflektor-Technik arbeiten. Ab der höchsten GT-Ausstattung sind sie dann auch als Full-LED mit statischer Kurvenlichtfunktion zu haben.

### Farb-Touchscreen in zehn Zoll

Darin integriert ist erstmals auch eine so genannte „Foggy Mode“-Funktion, die die Nebelscheinwerfer ersetzt und bei Aktivierung der Nebelschlussleuchten selbsttätig Intensität und Reichweite des Abblendlichts anpasst. Für den 3008 gibt es in der Topausstattung außerdem ein optionales Design-Paket „Black Pack“ (195 - 390 Euro), bei dem Grill, Frontschürze, Stoßstangen- und Zierleisten sowie 19-Zoll-Leichtmetallfelgen in dunklem Chrom oder satiniertem und glänzendem Schwarz gehalten sind.

Auch der Innenraum wurde in beiden Modellen aufgemöbelt. Zur serienmäßigen Ausrüstung gehört unverändert das 12,3 Zoll große Kombiinstrument, dessen digitale Anzeigen individuell konfigurierbar und besser abzulesen sind. Auffälligste Neuerung ist in beiden Fällen der zentrale, jetzt zehn Zoll große HD-Farb-Touchscreen auf der Armaturentafel, der allerdings erst ab der zweiten Ausstattungsstufe Allure zur Serie gehört. In der Einstiegsversion Active muss man sich mit dem bisherigen 8-Zoll-Bildschirm begnügen. Über die sieben Klaviertasten darunter lassen sich die Funktionen Radio, Klima, Navigation, Fahrzeugeinstellungen, Telefon, Smartphone-Apps und Warnblinkanlage direkt ansteuern.

Alle Varianten mit Verbrennungsmotor und Automatikgetriebe besitzen außerdem ab jetzt einen Fahrmodischalter auf der Mittelkonsole, der einen schnellen Wechsel zwischen den Modi Normal, Sport und Eco ermöglicht. Beim 3008 starten die Plug-In Hybride immer im

---

Fahrmodi Electric und können in Hybrid und Sport gewechselt werden, beim Modell HYBRID4 kommt der Allradmodus 4WD hinzu.

#### Nachtsichtsystem mit Infrarot-Kamera

Mit dem Facelift erhalten beide SUV außerdem alle neuen Assistenzsysteme der Löwenmarke. Dazu zählen als Novum im Segment ein Nachtsichtsystem (975 Euro), dessen Infrarot-Kamera bei Dunkelheit oder eingeschränkter Sicht Lebewesen bis in 200 Meter Entfernung erkennt und auf dem Display im Kombiinstrument anzeigt. Auch ein Abstands-Tempomat inklusive Stau-Funktion und Spurpositionsassistent sowie eine automatische Notbremse, die Fußgänger und Radfahrer tagsüber und nachts bis 140 km/h erkennt, ist jetzt (für 731 Euro Aufpreis, ab Ausstattung GT Serie) in Kombination mit dem Automatikgetriebe zu bekommen. Immer an Bord sind dagegen Bremsassistent und Frontkollisionswarner, Verkehrsschilderkennung und Spurhalteassistent, ab der zweiten Ausstattung Allure auch mit Lenkeingriff. Ein ebenso aktiver Toterwinkelassistent, ein Müdigkeitswarner, Fernlichtassistent sowie ein 180-Grad-Rückfahrkamera gehören hier außerdem zur Werksausführung. In der Topausstattung GT zeigt die Kamera auch einen 360-Grad-Rundumblick.

Das Motorenangebot blieb so gut wie unverändert. Den Peugeot 3008 treiben die bekannten beiden Benziner mit 130 PS (96 kW) und 180 PS (133kW) sowie nur noch einem Diesel ebenso mit 130 PS (96 kW) an. Wobei die kleineren Motoren wahlweise mit der ebenso komfortabel wie schnell und ruckfrei schaltende Achtstufen-Automatik EAT8 (2150 Euro) bestellt werden können. Beim stärkeren Benziner ist sie immer Serie. Genauso wie bei den beiden Plug-in-Hybrid-Versionen, die mit 225 PS (165 kW) oder 300 PS (220 kW) als Top-Triebwerke in der Liste stehen. Vor allem letzterer macht aus dem mehr als 1,9 Tonnen schweren SUV einen ebenso souveränen wie spritzigen Cruiser, der bei Bedarf auch mal ganz locker und sportwagengleich in 5,9 Sekunden auf Tempo 100 stürmt.

#### Elektrischer Allradantrieb

Was natürlich nicht weiter verwundert, springen dem 200 PS (147 kW) starken Benziner dabei doch so lautlos wie vehement gleich zwei Elektromotoren mit 110 PS (81 kW) und 112 PS (83 kW) bei. Und die entfachen mit ihren 320 und 166 Newtonmeter Drehmoment schon vom Start weg einen wuchtigen Schub. Weil die zweite E-Maschine auf der Hinterachse sitzt, ergibt sich daraus zugleich noch ein ganz famoser Allradantrieb. Den angegebenen Verbrauchswerten von anderthalb Litern oder 34 g/km CO<sub>2</sub> nach NEFZ-Norm ist natürlich nicht zu trauen. Sie gelten, wenn überhaupt, nur auf den ersten 100 Kilometern und wenn man mit voller Batterie los fährt.

Der Lithium-Ionen-Akku hat in beiden Leistungsversionen die gleiche Kapazität von 13,2 Kilowattstunden, womit die elektrische Reichweite bei einem kombinierten Normverbrauch von etwas mehr als 15 kWh zwischen 54 und 59 Kilometern rangiert. Voll aufladen an einer Haushaltssteckdose dauert rund sieben Stunden, an einer 3,7-kW-Wallbox geht's in der Hälfte der Zeit. Mit einem optionalen On-Board-Charger (292 Euro) ist die Batterie an einer 22-kW-Ladestation auch schon nach gut 2,45 Stunden wieder voll.

Der 5008 hingegen muss noch auf die elektrische Unterstützung verzichten und beschränkt sein Motorenangebot auf zwei Benziner und Diesel mit jeweils identischen Leistungen von 130 PS (96 kW) und 180 PS (133 kW). Auch hier können die kleineren Motoren wahlweise mit der EAT8-Automatik bestellt werden, bei den großen gehört sie immer zum Standard. Sämtliche Verbrenner erfüllen die Abgasnorm Euro 6d.

#### Aufgefächertes Leistungsangebot

Peugeot hat aber nicht nur die Modelle überarbeitet, sondern auch deren Angebotsstruktur. Los geht's beim 3008 ab 28.805 Euro mit der Einstiegsversion Active, immerhin schon neben der oben erwähnten Sicherheitsausrüstung mit 2-Zonen-Klimaautomatik, Tempomat und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen. Die Topausstattung GT beginnt ab 39.966 Euro. Die Plug-in-Hybrid-Varianten sind nicht unter 42.988 Euro zu bekommen, der von uns gefahrene Allrad-Hybrid kostet sogar mindestens 49.616 Euro. Beim 5008 startet die Preisliste ab 31.095 Euro und endet in der Topausstattung bei 48.008 Euro.

Zu den drei Ausstattungsvarianten Active, Allure und GT gesellen sich nun außerdem jeweils Erweiterungen mit dem Zusatz „Pack“. In der Linie Active Pack beispielsweise für etwas mehr als einen Tausender gibt es zusätzlich elektrisch anklappbare Außenspiegel, eine Rückfahrkamera oder eine akustische und visuelle Einparkhilfe vorn, in Allure Pack ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem oder eine LED-Ambientebeleuchtung. Im GT Pack kommen zu der ohnehin luxuriösen Top-Ausstattung ergonomische AGR-Komfortsitze plus dreistufiger Sitzheizung, eine sensorgesteuerte Heckklappe, Focal-Soundsystem, 360-Grad-Kamera und zweifarbiges 19-Zoll-Alu-Felgen hinzu. Dann allerdings auch zu einem Aufpreis von rund 2400 Euro, sodass beispielsweise für unseren Testwagen schon 53.711 Euro fällig werden. Und da sind viele weitere Einzeloptionen noch gar nicht mit drin. (ampnet/fw)

#### Daten Peugeot 3008 Hybrid4 300 e-EAT8

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,84 x 1,62  
Radstand (m): 2,68  
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 6000 U/min  
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 3000 U/min  
Getriebe: 8-Stufen-Automatik, elektrifiziert  
Kraftübertragung: Allradantrieb  
Elektro-Motor vorn: 81 kW / 110 PS  
Elektro-Motor hinten: 83 kW / 112 PS  
Drehmoment E-Motor vorn: 320 Nm  
Drehmoment E-Motor hinten: 166 Nm  
Batterie: Typ/Kapazität: Lithiumionen/13,2 kWh  
Systemleistung: 220 kW / 300 PS  
Maximales Drehmoment: 520 Nm  
Elektr. Normreichweite: 57-59 km  
Energieverbrauch (WLTP): 15,2-15,5 kWh  
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h  
Höchstgeschwindigkeit E-Betrieb: 135 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.  
Verbrauch (kombiniert nach NEFZ): 1,5 Liter  
CO2-Emissionen: 34 g/km (Euro 6d)  
Effizienzklasse: A+  
Leergewicht / Zuladung: min. 1915 kg / max. 415 kg  
Kofferraumvolumen: 395–1357 Liter  
Tankvolumen: 43 Liter  
Max. Anhängelast: 1250 kg  
Böschungswinkel: 20 Grad (v.) / 29 Grad (h.)  
Bodenfreiheit: 219 mm  
Wendekreis: 10,7 m  
Bereifung: 205/55 R 19  
Basispreis: 49.617 Euro

---

Testwagenpreis: 53.711 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Peugeot 3008 und 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Markus Heimbach



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Markus Heimbach



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Markus Heimbach



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

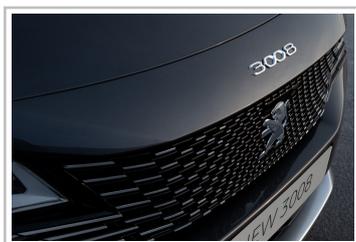
---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 3008 Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

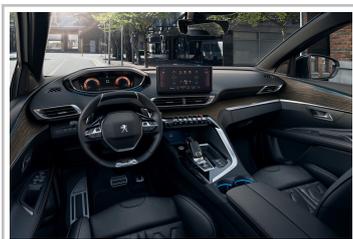
---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

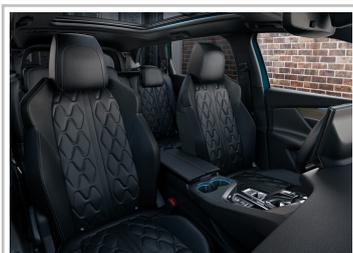
---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot

---



Peugeot 5008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Peugeot