

## Pressepräsentation Peugeot 4008: Jetzt vier Allrad- Modellreihen

Von Peter Schwerdtmann

**Jedes siebte in Deutschland verkaufte Auto ordnet das Kraftfahrt-Bundesamt als Geländewagen oder – in Neudeutsch – Sports Utility Vehicle (SUV) ein. Und der Anteil der allradgetriebenen Hochbeinigen nimmt zu, gerade in der Kompaktklasse. In diesem Markt muss heute jeder mitmischen. Peugeot ist gleich mit vier Allrad-Modellen dabei, drei davon sogar vorn der ungewöhnlichen Kombination von Diesel- und Elektromotor getrieben und alle mit vorbildlichen Verbrauchswerten.**

Vor rund zehn Jahren war ich bei einem Elektroauto-Kongress in den USA Zeuge einer heftigen Diskussion zwischen Fahrzeugentwicklern. Die einen wollten für 1000 US-Dollar einen Elektroantrieb mit einem Benziner kombinieren, die anderen wollten für das dasselbe Geld den teureren Dieselmotor anstelle des Benziners einbauen. Die Amerikaner in der Gruppe waren sich einig: Der Diesel muss vermieden werden, der Benziner-Hybrid muss her. Am nächsten Morgen stand der Vertreter von Peugeot auf der Bühne und verkündete, sein Unternehmen werde in jedem Fall den Diesel-Hybrid bringen und damit das Sparpotenzial gegenüber einem Benziner auf etwa ein Drittel verdoppeln.

Damals staunten und lächelten die Teilnehmer; heute hat Peugeot drei Diesel-Hybrid-Modellreihen am Start, die auch noch Allradfähigkeiten mitbringen. Die französische Art, den Dieselmotor mit einem Elektromotor zu kombinieren, hat ihren ganz besonderen Charme; denn die Elektrokomponente sitzt nur an der Hinterachse. Zwischen dem Dieselmotor für den Frontantrieb und den Elektromotor hinten gibt es nur Kabelverbindungen.

Das hat viele Vorteile. So wird – vereinfacht gesagt – jeder Diesel zum Diesel-Hybrid, wenn man ihm eine „elektrische Hinterachse“ einbaut. An der Achse hinten sitzen ein 37-PS-Elektromotor, die Batterie und die Elektronik. Da nun die einzelnen Achsen vorn wie

hinten auch ohne Mittendifferenzial getrennt angetrieben werden können, ist der Allradantrieb nur noch eine Frage der geschickten Steuerung durch die Elektronik.

Die Hybrid-Antriebeinheit bei Peugeot zieht maximal 120 kW / 163 PS Leistung aus dem Dieselmotor. Insgesamt stehen also 147 kW / 200 PS und ein Drehmoment von 300 Newtonmetern zur Verfügung. Dieses Technik-Paket mit der Bezeichnung Hybrid-4-Technologie steckt bei Peugeot in dem Crossover 3008 Hybrid 4 sowie in den beiden Spitzenmodellen 508 Hybrid 4 und dem Allrad-Kombi 508 RXH.

Alle drei Modelle zeichnen sich durch günstige Verbrauchs- und damit auch günstige Kohlendioxid-Emissionswerte aus. Der 3008 Hybrid 4 liegt im Schnitt (nach EU-Norm) bei 3,5 bis 3,8 Liter auf 100 km, was 91 bis 99 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer entspricht. Der 508 RXH bringt es auf 4,1 Liter oder 107 Gramm, der 508 Hybrid 4 auf 3,6 Liter und 95 Gramm. Damit liegen alle drei auf Kleinwagen-Niveau.

Das gilt natürlich nicht für die Preise. Ein Vergleich zwischen den Diesel- und den Hybridversionen zeigt aber, dass Peugeot sein Hybrid-Baukastensystem ausnutzt, um seine Hybride günstig einpreisen zu können. Ein 3008 Hybrid 4 kostet 2100 Euro mehr als der 3008 mit der am besten ausgestatteten Version, Zwischen dem 508 Hybrid 4 und dem 508 GT HDi FAP 200 liegen sogar nur 450 Euro. Beim 508 RXH und dem 508 SW GT HDi FAP 200 liegen 2050 Euro.

Die elektrifizierte Hinterachse kann die drei Hybride auch bis vier Kilometer rein elektrisch antreiben. Die Höchstgeschwindigkeit liegt dann bei 60 km/h. Will man nur elektrisch fahren, treibt der Diesel den 8-kW-Generator an, der für den Strom sorgt. Dann sinkt die Reichweite auf rund 280 Kilometer. Vermutlich wird das niemand ja austesten. Aber es ist gut zu wissen, dass mit dem Peugeot-System auch Fahrten durch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren gesperrte Stadtbezirke möglich sind.

Die Betriebsart kann der Fahrer an einem großen Drehrad auf dem Mitteltunnel auswählen. Dort findet sich die Stellung ZEV (Zero Emission Vehicle für Emissionsfreies Fahren, „Automatik“ und „Sport“). Mit der Einstellung „Sport“ reagieren der Motor und das automatisch schaltende Sechs-Gang-Getriebe schneller und härter. Der Allradantrieb wird zugeschaltet, sofern die Straßenverhältnisse oder der Wunsch nach Vortrieb und Traktion dies erfordern.

In Deutschland möchte Peugeot von seinen Diesel-Hybrid-Modellen in diesem Jahr insgesamt 1200 Stück absetzen. Weltweit waren es bisher 9200 Fahrzeuge. Die Wachstumsraten bei den Hybriden sind zwar hoch, aber nach einem Massenmarkt sieht

das also noch nicht aus. Da wird sich die vierte Modellreihe mit Allradantrieb gegenüber der hauseigenen Hybridfraktion leichter tun. Der 4008 ist seit dem Sommer auf dem Markt und soll in 50 Ländern angeboten werden.

Peugeot Deutschland hat sich dazu entschieden, den neuen Crossover nur in der höchsten Ausstattungsvariante (Allure) und nur mit Dieselmotoren anzubieten. So will man ihn besser gegenüber dem 3008 abgrenzen und Kanibalisierung vermeiden. Zur Wahl stehen eine 1,6- und ein 1,8-Liter-Dieselmotor. Wie bei den Hybrid 4-Modellen kann der Fahrer über den Drehschalter zwischen den Fahrmodi wählen. In diesem Fall sind es drei: „2WD“ für den spritsparenden Frontantrieb, „4WD“ für den Allradantrieb und „Lock“ für besonders schwieriges Gelände. Im Lock-Modus können bis zu 82 Prozent der Antriebskraft an die Hinterachse geleitet werden. (ampnet/Sm)

Daten Peugeot 4008 1.8 HDi

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,34 x 1,77 x 1,63

Motor: 4-Zylinder-Diesel, 1798 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung 110 kW / 150 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 300 Nm bei 2000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 5,6 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 147 g/km (Euro 5, Effizienzklasse C)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,5 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1570 kg / 510 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,337

Räder / Reifen: 7J x 18 / 225/55 R 18 98V

Wendekreis: 11,5 m

Max. Anhängelast: 1400 kg

Kofferraumvolumen: 442 bis 1193 Liter (mit Pannenset)

Basispreis: 33 790 Euro