
Vorstellung Peugeot 3008: Eigenwillig und ambitioniert

Von Peter Schwerdtmann

Der Absatz von SUV wächst schneller als bei allen anderen Segmenten. Da will jeder so schnell wie möglich mit möglichst vielen Modellen dabei sein. So wird aus manchem braven Van wenigstens ein Crossover oder gleich ein SUV. Die müssen sich ihren Platz unter den SUV suchen, am besten mit einem Design, das sie von den neuen Klassenkameraden im C-Segment abhebt. Für Peugeot, der Marke mit dem Löwen, ist es in diesem Umfeld daher selbstverständlich, mit dem Peugeot 3008 den anderen die Zähne zu zeigen.

In der Tat trägt das neue Kompakt-SUV Peugeot 3008 nicht nur den Marken-Löwen deutlich sichtbar auf dem steil stehenden Kühlergrill in die Welt. Zwei große Reißzähne trennen die Scheinwerfer von ihrem als Augenbrauen gezeichneten LED-Tagfahrlicht. Große Lufteinlässe, der glänzende Unterfahrschutz, aber auch scharfe Kanten und Konturen prägen sein Gesicht, das eher wuchtig und entschlossen als übermäßig aggressiv wirkt.

Ambitioniert gibt sich auch das Design von Seite und Heck. Konkave Seitenteile und ein überdeutlicher Seitenschweller schaffen eine Wespentaille, die das Heck nach stämmiger als den Bug wirken lässt. Der helle Dachspoiler und die ebenfalls metallisch helle Heckschürze mit den eingelassenen flachen Auspuffendrohren und die jeweils drei neben einander, leicht nach außen geneigt stehenden Rückleuchten nehmen dem Heck seine Schwere optisch wieder ab und wiederholen damit den Anspruch, den das Design rundum erwecken will: Ich bin etwas Besonderes, eigenwillig, stark und – neuerdings darf man auch Peugeot ja wieder Englisch sprechen – ein Statement.

Zu so viel optischer Präsenz passt das die Papierform des Motorenangebots nicht so recht. Das Leistungsspektrum reicht von 88 kW / 120 PS bis 135 kW / 184 PS; angeboten werden drei Benzinern und vier Diesel. Doch angesichts des recht geringen Gewicht von rund 1,4 Tonnen bei den Benzinern überraschte uns sogar der Dreizylinder 1.2 l Puretech mit seinen 130 PS-chen aus 1199 ccm Hubraum und einem maximalen Drehmoment von 230 Newtonmetern (Nm) schon bei 1750 Umdrehungen pro Minute. Es fühlt sich flotter an als die Papierform erwarten lässt: 0 auf 100 km/h in 10,8 Sekunden, 188 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Natürlich kann der 2,0 l Blue HDI-Diesel mit seinen 184 PS und 400 Nm, 8,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 211 km/h Höchstgeschwindigkeit den kleinen Benzinern abhängen. Aber beim Normverbrauch liegen die beiden nur um einen Liter auseinander, beim Preis allerdings um rund 4000 Euro. Der Dreizylinder in der ersten von drei Ausstattungsstufen (Access, Active und Allure) kostet handgeschaltet 22 900 Euro, der stärkste Diesel als Allure 32 200 Euro. Wer innen erleben möchte, was das Äußere verspricht, kann beim Allure für 2200 Euro ein spontaner reagierendes Gaspedal und eine schnellere Schaltung, eine Anzeige von Fahrdynamik-Parametern und ein kräftigeres Motorengeräusch erwerben.

Auf einen Allradantrieb verzichten die Franzosen beim 3008. Begründung: In dieser Klasse sei der Allradantrieb sehr schwach: „Wir brauchen so etwas nicht.“ Schließlich biete man genug Traktionshilfen an. Wer dennoch Allrad will, muss bis 2019 warten, weil dann die Plug-in-Version mit zwei angetriebenen Achsen folgt. Die Zurückhaltung beim Allrad passt nicht so ganz zum Anspruch der Franzosen, mit den neuen Modellen als höherwertig empfunden zu werden. Nur gut, dass sie nun wenigstens eine Wandlerautomatik anbieten und ihr automatisiertes Getriebe aufs Altenteil geschickt haben.

So gar kein Hinweis aufs Altenteil findet sich im Innenraum. Hier geht Peugeot seinen Weg zu einer neuen Cockpit-Philosophie einen Schritt weiter. Dazu gehört das kleine, tiefsitzende, oben und unten abgeflachte Lenkrad, über das hinweg man auf die virtuellen Anzeigen in klassischer Optik blickt. Dazu gehört auch die Verlagerung der Bedienung vieler Funktionen auf das zentrale Display über und in der Mittelkonsole. Allerdings ist das Bedienkonzept nicht mehr so ganz eindimensional digital wie anfangs beim Peugeot 208. Jetzt finden sich unter dem Display zwei Dutzend Klaviertasten mit Shortcuts. Das erhöht die Schnelligkeit und die Sicherheit der Bedienung.

Dennoch: Im Gegensatz zu alten Bedienkonzepten kommt auch Peugeot mit weniger Knöpfen und Tasten aus. Das hätte die Marke dazu nutzen können, ein aufgeräumtes, sachlich modernes Cockpit zu schaffen, wie es heute zum Beispiel ein Volvo S/V 90 zeigt. Stattdessen haben die Designer ihre Chance genutzt und sich ausgetobt. Das kann man mögen, muss man aber nicht.

Peugeot hat in den vergangenen Jahren immer mal wieder einen Neuanfang hingelegt, was sich jedes Mal im Design zeigte. Der Peugeot 3008 ist nun wieder ein solcher Neuanfang. Das Management bezeichnet ihn als die „Grundlage für die Peugeot-Zukunft“. Außerdem soll der 3008 der Marke den Weg zu weltweitem Erfolg ebnen. Einer der Wegbereiter dafür soll die GT-Version darstellen, die als Blue HDI 180 EAT6 mit 184 PS, Sechs-Gang-Automatik und einem Preis von 39 700 Euro das obere Ende der 3008-Skala darstellt.

Der GT ist nicht zu übersehen. Zur 3008er-Optik kommt bei ihm noch das Heck komplett in Schwarz. Die Lackierung folgt einer nach hinten ansteigenden Linie, die – einer unerklärlichen Logik folgend – quer über die stark gewölbten Seitenteile und die Fensterflächen ins Dach verläuft. So wird auch der GT zu einem Symbol für die neue Linie vom eigenwilligen und starken Statement. (ampnet/Sm)

Daten Peugeot 3008 1.2 I Puretech 96 kW Allure

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,45 x 1,84 (mit Spiegeln 2,10) x 1,62

Radstand (m): 2,68

Motor: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 96 kW / 130 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,1–5,4 Liter

CO₂-Emissionen: 117–124 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min.1325 kg / max. 585 kg

Kofferraumvolumen: 520–1482 l

Max. Anhängelast: 1200 kg

Wendekreis: 10,7 m

Reifen: 215/65 R 17 90H

Aerodynamik (Luftwiderstandsbeiwert x Stirnfläche): 0,80 qm

Preis: 28 200 Euro

Bilder zum Artikel



Peugeot 3008.
Foto: Hersteller



Peugeot 3008.
Foto: Hersteller



Peugeot 3008.
Foto: Hersteller



Peugeot 3008.
Foto: Hersteller



Peugeot 3008 GT.
Foto: Hersteller



Peugeot 3008 GT.

Foto: Hersteller



Peugeot 3008.

Foto: Hersteller



Peugeot 3008.

Foto: Hersteller



Peugeot 3008.

Foto: Hersteller



Peugeot 3008.

Foto: Hersteller



Peugeot 3008.

Foto: Hersteller