



DIE grünen SEITEN



Peugeot 3008 Hybrid4

DER ERSTE DIESEL MIT E-MOTOR

Nun wird er auch in Deutschland zu haben sein – der erste Diesel-Hybrid Peugeot 3008 Hybrid4. Mit einem Einstandspreis von 34 150 Euro für die Variante Hybrid4 99g mit nur 99 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer liegt der Hybrid etwa 2500 Euro oder sieben Prozent oberhalb des Preises für den „normalen“ Familien-Crossover 3008. Da die Hybridversion etwa ein Drittel weniger verbraucht, dürfte sich der höhere Preis für den Hybridantrieb nach rund 65 000 Kilometern bezahlt gemacht haben.

Peugeot rechnet damit, mehr als zwei Drittel der für Deutschland geplanten 1500 Exemplare an gewerbliche Abnehmer verkaufen zu können, hat sich aber auf die Fahne geschrieben, auch um private Käufer zu ringen. Die Chance dazu sieht der französische Hersteller beim Leasing. Mit 15 Prozent Anzahlung wird für eine Leasingzeit von vier Jahren eine Rate von 395 Euro fällig, 29 Euro mehr als für den 3008 ohne den zusätzlichen Elektroantrieb.

In der Rate enthalten sind alle anfallenden Service- und Wartungsarbeiten inklusive der Verschleißteile und die Erweiterung der üblichen Zwei-Jahres-Garantie auf vier Jahre. Auf die Hybrid-Komponenten räumt Peugeot für die Leasingnehmer ein fünftes Garantie-Jahr ein. Wer seinen 3008 Hybrid4 kauft,

erhält zwei Jahre aufs Fahrzeug und drei zusätzliche Jahre auf Hybridkomponenten.

Die Franzosen bieten den Diesel-Hybrid auch in einer besser ausgestatteten Version an, bei der zum Beispiel auch die Navigation und 17-Zoll-Leichtmetallräder zum Lieferumfang zählen. Der Preis liegt dann bei 36 150 Euro.

Dafür erhält man ein Fahrzeug, das sich äußerlich nur wenig vom Basismodell ohne Elektro-Antrieb abhebt. Die Unterschiede spielen sich unter dem Blech ab und zeigen sich erst in der Benutzung. So liegt der Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) für den Hybrid4 99g bei 3,8 Litern auf 100 Kilometer. Die besser ausgestattete Version braucht vier Liter. Diese erstaunlich niedrigen Werte für ein Fahrzeug mit 4,37 Metern Länge und großzügigem, komfortbetonten Innenraum für vier bis fünf Personen entstehen durch die bisher einzigartige Kombination eines 120 kW / 163-PS-Dieselmotors an der Vorderachse mit einem 27 kW / 37 PS-Elektromotor an der Hinterachse, obwohl der 3008 Hybrid mit den zusätzlichen Elementen mit rund 1,8 Tonnen Leergewicht noch einmal 150 Kilogramm mehr wiegt als der 3008. Die Zuladung liegt bei maximal 437 Kilogramm.

Flott bewegen lässt er sich auch. Nach 8,5 Sekunden passiert er die 100-km/h-Marke und erreicht 191 km/h. Um diese Werte zu erreichen, muss man allerdings beide Antriebe voll zupacken lassen. Dann steht eine Systemleistung von rund 200 PS zur Verfügung. Um die abzurufen, gibt es zwei Fahrmodi: entweder „Auto“ für das elektronische Regeln des Antriebs bis hin zum Vollgas oder „Sport“. Die beiden weiteren Fahrprogram-

me heißen „ZEV“ für Zero Emission Vehicle fürs rein elektrische Fahren und „4WD“ für das Zuschalten der Hinterachse von Hand.

Im ZEV-Modus rollt der 3008 Hybrid fünf bis sechs Kilometer weit. Bei 60 km/h schaltet sich aber in jedem Fall der Diesel ein. „4WD“ bietet eine geregelte Traktion an allen vier Rädern, entweder auf Knopfdruck oder bei Bedarf. Das System schaltet sich allerdings bei 120 km/h

ab und überlässt Traktion wie Stabilisierung dann dem ESP-System.

Auffälligster Unterschied im Innenraum sind die zusätzlichen Instrumente und Anzeigen über dem Display für Navigation und Infotainment, wenn die Navigation an Bord ist. Dort kann man sich ständig den Fluss der Energie und der Kräfte dar-



stellen lassen. Und an die Stelle des Drehzahlmessers im Blickfeld des Fahrers tritt ein Rundinstrument, das auf einen Blick zeigt, ob man wirtschaftlich fährt oder sogar gerade im Schubbetrieb die Fahrbatterie lädt. Beim Fahren selbst liefert der Antrieb nach dem geräuschlosen Dahinrollen beim Start kein besonderes Erlebnis. Das besonders ruckfrei und schnell arbeitende Start-Stopp-System kennt man ja auch schon vom 3008 und anderen Peugeots. An die automatisierte Sechs-Gang-Schaltung muss man sich aber erst gewöhnen. Bei Vollgas fallen die Schaltrücke überdeutlich aus. Aber man kauft ja keinen Hybrid, um Vollgas zu fahren. Beschleunigt man sanft, verschleifen sich auch die Übergänge. Aber das Schalten selbst braucht seine Zeit. Dafür weiß man, dass solch ein Getriebe billiger kommt als eine Vollautomatik und den Verbrauch im Vergleich zum Handschalter nicht vergrößert.

(ampnet/nic)



Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 1,84 x 1,64; Motor: Vierzylinder-Diesel, 1997 ccm, Common Rail-Direkteinspritzung, Turbolader; Leistung: 120 kW / 163 PS bei 3850 U/min; Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1750 U/min; Leistung Elektromotor: 27 kW / 37 PS bei 2000 U/min; Maximales Drehmoment System: 450 Nm; Leergewicht / Zuladung: 1808kg / 437 kg; Verbrauch (nach EU-Norm): 4,0 Liter; CO₂-Emissionen: 104 g/km (Euro5); Höchstgeschwindigkeit: 191 km/h; Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.; Räder / Reifen: 7,5 J 17 / 225/50 R 17; Wendekreis: 11,8 Meter; Kofferraum: 377 bis 1048 l; Max. Anhängelast: bei ausgeladenem Fahrzeug: 500 kg, sonst 700 kg; Basispreis: 36 150 Euro



R&G Autoservice GmbH

PEUGEOT-Servicepartner mit Vermittlungsrecht
Bernsdorfer Straße 186 · 09126 Chemnitz
Tel.: (03 71) 52372-0 oder -17
www.autoservice-chemnitz.de