

Fotos: Christian, Frederik, Merren/Autoflotte



**Selbstbewusster Blick** | Für sein erstes Kompakt-SUV wählte Peugeot ein ausdrucksstarkes Frontdesign

# Auf Antrieb gut

**Autoflotte-Test** | Der 3008 ist Peugeots erstes Kompakt-SUV. Allradantrieb gibt es nicht, dafür überzeugt der agile Franzose als Gesamtpaket.

— Mit dem ersten 3008 versuchte Peugeot ab 2009, Früchte des SUV-Baums zu ernten. Wirklich gelungen ist das aber zumindest in Deutschland nie – dazu sah das Löwenmodell doch zu sehr nach Kompaktvan aus. Die Gefahr besteht bei 3008 Nummer zwei nicht mehr. Obwohl auch der Neue ausschließlich mit Frontantrieb an den Start geht, ist er doch von außen ganz und gar SUV.

**Das Testauto** | Bestens ausgestattet zeigte sich unser Peugeot 3008 in Magnetic Blau (496 Euro), das zusammen mit dem Black-Diamond-Dach in Perla-Nera-Schwarz (378 Euro) einen tollen optischen Kontrast bildet. Unter der Haube steckte mit dem 150 PS starken BlueHDi der zweitstärkste Selbstzünder. Dieser fährt immer mit der zweithöchsten Ausstattung Allure (ab 27.353 Euro) vor. Serienmäßig sind so unter anderem aktiver Spurhalte-, Verkehrszeichen-, Totwinkel- und Fernlichtassistent, Müdigkeits- und Frontkollisionswarner, das digitale 12,3-Zoll-Kombiinstrument i-Cockpit, Acht-Zoll-Touchscreen, Zweizonen-Klimaautomatik sowie die Notfall-Telematikdienste an Bord. Beispiele für Optionen sind das Full-LED-Paket mit Voll-LED-Scheinwerfern (798 Euro), die 180-Grad-Rückfahrkamera (210 Euro), das 3D-Navi mit DAB+ und Spracherkennung (714 Euro) oder AGR-Sitze (924 Euro).

**Karosserie** | Bullig kommt er daher, der neue 3008. Die 18-Zoll-Räder unterstreichen den SUV-Anspruch, Eindruck schinden auch

die bis in die Heckklappe durchgezogene seitliche Chromleiste, das grimmig-dynamische Frontdesign oder die Heckleuchten, deren Grafik passend zur Marke an Löwenkrallen erinnert. Positiv: Die Form schränkt die Funktion nicht ein, der 3008 bietet innen – trotz breiter und hoch aufbauender Mittelkonsole – viel Platz. Das gilt vorne wie hinten, wo auch größere Passagiere ausreichend Kopf- und Knieraum vorfinden. Der Kofferraum fasst mindestens 520 Liter, lediglich die Ladekante dürfte etwas niedriger sein. Außerdem sollte die elektrische Heckklappe beim Schließen deutlich schneller und sensibler auf Hindernisse reagieren.

**Interieur** | Charakteristisch für neue Peugeot sind das kleine Lenkrad und die im Sichtfeld darüber positionierten Instrumente. Die Digitalanzeigen im Kombiinstrument



**Gut kombiniert** | Trotz des futuristischen Looks lässt sich der 3008 intuitiv bedienen

## Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Modernes Innenraumdesign mit guter Bedienergonomie</li> <li>▶ Direkte Lenkung</li> <li>▶ Gutes Platzangebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für den 150-PS-Diesel keine Automatik lieferbar</li> <li>▶ Hakelige Schaltung</li> <li>▶ Hohe Ladekante</li> </ul>

lassen sich sehr gut ablesen und individuell konfigurieren: So kann der Fahrer zum Beispiel das Navigationssystem direkt ins Blickfeld holen. Die Bedienung von Radio, Klimaanlage, Navigation, Telefon, Infotainment oder Fahrzeugeinstellungen erfolgt über einen acht Zoll großen Touchscreen in der Mittelkonsole und gibt keine Rätsel auf. Alle wesentlichen Handgriffe sitzen schnell und sicher. Das kleine und oben wie unten abgeflachte Lenkrad ist zunächst gewöhnungsbedürftig, nach einiger Zeit mag man es aber nicht mehr missen. Die gut verarbeiteten Materialien gefielen durch eine angenehme Haptik, wobei Stoffeinlagen für optische Abwechslung sorgten. Ebenfalls positiv: Die Mittelkonsole bietet viel Stauraum.

**Antrieb** | Wer den 150-PS-Diesel möchte, aber schaltfaul ist, guckt in die Röhre: Der Motor steht ausschließlich mit Sechsgang-Handschriftung in der Preisliste. Und die ist manchmal etwas hakelig, dürfte weicher schalten. Akustisch völlig unauffällig ist der Motor, der auch auf der Autobahn weich und leise läuft. Mit 150 PS ist man im 3008 gut unterwegs, auch wenn die Pferde keinen Sportwagen aus ihm machen. Auf der Habenseite steht der Verbrauch: 6,8 Liter Diesel liefern auf 100 Kilometer im Schnitt durch die Einspritzdüsen, wobei wir etwa die Hälfte unserer knapp 1.700 Testkilometer in der tempolimitreichen Schweiz absolvierten.

**Fahrpraxis** | Der 3008 macht Spaß. Er lenkt direkt, ist handlich, äußerst wendig in der Stadt und langstreckentauglich zugleich.



**Alles geht nicht** | Schickes Design auch am Heck, aber eine etwas zu hoch geratene Ladekante

**Restwerte | DAT-Prognose**Peugeot 3008 Allure  
BlueHDi 150Restwerte vom Listenpreis  
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach  
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 48,9 %  
25.000 km/Jahr: 43,7 %  
40.000 km/Jahr: 36,5 %**Daten und Preise | Peugeot 3008 Allure BlueHDi 150****Grundpreis Testwagen ab 27.353 Euro**  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 370 Nm/2.000 U/min  
6-Gang | 9,6 s | 207 km/h | 4,7 D | 121 g/km

4.447 x 1.841 x 1.624 mm | 520 – 1.482 Liter

Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Effizienzklasse: A

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 21 | 22

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometer-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Sein Fahrwerk federt komfortabel, aber nicht zu weich, nur auf kurze Stöße reagiert es ab und an stuckerig. Die AGR-Sitze mit Massagefunktion vorn sind ebenfalls angenehm straff, könnten allerdings ein bisschen mehr Seitenführung vertragen. Zudem arbeitete die Massagefunktion auf der Beifahrerseite bei uns nur nach Lust und Laune. Auf der Autobahn sind zeitweise Antriebseinflüsse im Lenkrad nicht zu verleugnen. Gut gefallen hat uns das dynamische Navigationssystem. Tom Tom Traffic führte uns zuverlässig um jeden größeren Stau herum.

**Autoflotte-Tipp** | Wer den 150-PS-Diesel möchte, hat keine Wahl: Er ist zwangsweise an die Allure-Ausstattung gekoppelt. Sie ist bereits umfangreich ausgestattet, als Sonderausstattung empfehlen sich die bereits erwähnten Optionen

- ▶ Full-LED-Paket,
- ▶ 180-Grad-Rückfahrkamera,
- ▶ 3D-Navi und
- ▶ AGR-Sitze vorn inklusive Sitzheizung.

Inklusive Metalliclack liegt der Preis dann bei 30.495 Euro. Wem 120 Diesel-PS reichen, der kann beim BlueHDi 120 neben dem Allure

zum günstigeren Niveau Active greifen. Es startet bei 24.244 Euro, an Bord sind dann unter anderem bereits Audioanlage, Einparkhilfe hinten, Zweizonen-Klimaautomatik, Acht-Zoll-Touchscreen, Licht- und Regensensor sowie Frontkollisions-, Verkehrsschild- und passiver Spurhalteassistent. Sinnvolle Extras sind dann

- ▶ das City-Paket mit Einparkhilfe vorn, 180-Grad-Rückfahrkamera und der Multimedia-Schnittstelle Mirror Screen (588 Euro),
- ▶ der AGR-Fahrsitz (210 Euro),
- ▶ das 3D-Navi (im Active 1.176 Euro) sowie
- ▶ die Notfall-Telematik Connect Box (252 Euro).

Vielfahrern sei aber auch beim BlueHDi 120 die 1.849 Euro teurere Allure-Ausstattung empfohlen. Der Grund? Aus unserer Sicht sinnvolle Extras wie das LED-Licht sind für den Active weder für Geld noch gute Worte zu haben, und ein Teil des Allure-Aufpreises macht alleine schon der günstigere Aufpreis für das Navigationssystem wett (Differenz 462 Euro). *| Christian Frederik Merten*

# Geschärfter Bestseller

**Autoflotte-Test** | Der Mokka ist Opel-Erfolgsmodell. Wie sich die renovierte Version Mokka X im Alltag schlägt, zeigen wir anhand des großen Diesels.



**Modernerer Look** | Seit dem Facelift letzten Herbst trägt der Mokka nicht nur das X im Namen, sondern auch das neue Familiengesicht der Rüsselsheimer. Damit steht er deutlich stämmiger auf der Straße

— Mit dem Mokka erwies sich Opel in Europa als Vorreiter. Als einer der ersten großen Hersteller wagten sich die Rüsselsheimer 2012 in das Segment der kleinen SUV vor. Mit Erfolg – bis 2016 verkaufte sich der kleine

Kraxler in seiner ersten Version insgesamt über 600.000-mal. Damit das so bleibt, frischte Opel seinen Bestseller im letzten Herbst deutlich auf. Außen wie innen erhielt der Mokka eine spürbare Verjüngungskur. Die ist

vor allem vorn kaum zu übersehen, vorsichtshalber spendierte das Opel-Marketing aber gleich auch noch einen neuen Namen – aus Mokka wurde Mokka X.

**Das Testauto** | Zwei 1.6-CDTI-Diesel umfasst das Mokka-Diesel-Programm – mit 110 oder 136 PS. Die größere Variante trieb alle vier Räder unseres Testwagens in der zweithöchsten Ausstattung Innovation an. Der Innovation 4x4 steht ab 24.966 Euro in der Preisliste und kommt immer mit Sechsgang-Schaltgetriebe. Wer die Sechsstufen-Automatik schalten lassen möchte, muss auf den Allradantrieb verzichten. Innovation-Kunden fahren immer mit 18-Zoll-Leichtmetallrädern, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Lederlenkrad, Radio R 4.0 Intellilink mit Sieben-Zoll-Touchscreen und Bluetooth, Regensensor und Fernlichtassistent, Einparkhilfe vorn und hinten, adaptivem LED-Licht und Opel Onstar. Extras an Bord unseres Testexemplars waren unter anderem die Frontkamera für Abstandsanzeige, Kollisionswarner, Spur- und Verkehrszeichenassistent (588 Euro), die Rückfahrkamera (248 Euro), das

schlüssellose Schließ- und Startsystem (328 Euro), das Navigationssystem 900 IntelliLink mit Acht-Zoll-Farbdisplay (798 Euro), der Zweischicht-Metalliclack Arktisblau (471 Euro), das Premium-Lederpaket unter anderem mit AGR-Sitzen für Fahrer und Beifahrer (1.420 Euro) sowie DAB-Empfang (176 Euro).

**Karosserie** | Mit dem X kam mehr Präsenz. Während der Mokka ohne X immer etwas niedlich daherkam und optisch wenig markant war, steht der Neue nun deutlich breiter und selbstbewusster auf der Straße. Grill und Scheinwerfer betonen nun die Horizontale, und das LED-Tagfahrlicht bringt die markentypische Bumerang-Optik jetzt viel definierter zur Geltung. Am Heck änderten die Opel-Designer dagegen nur Details. Auch an den Außenmaßen hat sich mit dem Facelift nichts geändert, trotz kompakten 4,28 Metern Länge bietet der Mokka X vorn wie hinten aber ordentlich Platz für seine Passagiere und mit 356 bis 1.372 Litern auch klassenüblichen Gepäckraum. Nicht besonders gut ist dagegen die Übersichtlichkeit: Die breite C-Säule und die ansteigende Fensterlinie schränken die Rundumsicht stark ein.

**Interieur** | Opel hat den Mokka auch innen aufgeräumt. Was auch dringend nötig war: Das alte Cockpit mit seinen unzähligen Knöpfen flog raus, die neue Version kommt nun im Stile von Astra und jetzt auch Insignia Grand Sport daher. Das bedeutet einen tiefer und damit besser platzierten Monitor, weniger Knöpfe und damit eine insgesamt bessere Bedienergonomie. Ein klarer Fortschritt also, das teils muntere Rätsellösen beim Bedienen älterer Opel-Modelle ist somit passé, alles erklärt sich sofort auf einen Blick, und das gilt auch für die Menüführung des Navigations- und Infotainmentsystems. Die Verarbeitung unseres Test-Mokkas war tadellos, die verwendeten Materialien passten ebenso, nur einzelne Elemente in der Mittelkonsole dürften etwas hochwertiger wirken.

**Antrieb** | 136 PS leistet der Mokka-Spitzendieselmotor, wer mehr will, muss zu einem der beiden Turbo-Benziner (140 oder 152 PS)

**Zwei Seiten** | Der Mokka X punktet mit schicken Linien, unter dem Blech arbeitet aber ein manchmal unharmonisches Fahrwerk



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte



**Alles am richtigen Platz** | Mit dem Facelift kam ein neues Cockpit – mit äußerst positivem Effekt auf die Bedienfreundlichkeit

greifen. Entgegen unseren Erwartungen machte der Selbstzünder einen wenig dynamischen Eindruck. Zwar ist der Mokka objektiv gesehen beileibe keine lahme Ente, sprintet aus subjektiver Sicht aber auch nicht davon. Auf Gasbefehle reagiert er eher behäbig und Beschleunigen erfordert fleißige Schaltarbeit. Nominell liegt das maximale Drehmoment von 320 Nm bei 2.000 Umdrehungen an – und darunter passiert auch wirklich wenig. Im Schnitt mit vielen Fahrten auf deutschen Autobahnen konsumierte der Mokka X dabei sieben Liter Diesel auf 100 Kilometer. Ließen wir es gemächlich angehen, waren es 6,4 Liter.

**Fahrpraxis** | Im Fahralltag zeigt der Mokka X zwei Gesichter. Einerseits kommt man jederzeit entspannt an, wozu auch die überzeugenden AGR-Sitze mit gutem Sitzkomfort und Seitenhalt ihren Teil beitragen. Andererseits gibt es durchaus Dinge, die Raum

für Optimierungen offenbaren: So ist er für seine Größe nicht wirklich wendig, die Lenkung arbeitet leichtgängig, aber etwas schwammig, und das auf langen Bodenwellen sehr weiche Fahrwerk neigt nach kurzen Fahrbahnebenen zum mindesten mit der Bereifung 215/55 R18 zu hoppeligen Nickbewegungen. Außerdem verbesserungswürdig: Das Navigationssystem führte uns nicht immer richtig, und die Dimmung des Touchscreens ist ausschließlich an den Fahrlichtsensor gekoppelt. Ist es draußen taghell und schaltet sich dennoch das Fahrlicht ein, dimmt also auch der Monitor herunter – und man sieht dort nichts mehr.

**Autoflotte-Tipp** | Die günstigen Business-Pakete aus Astra oder Insignia bietet Opel für den Mokka X nicht an. Empfehlenswert ist daher die getestete Ausstattung Innovation. Sie bündelt sinnvolle Optionen, und wer sie noch mit

- ▶ AGR-Sitzen im Premium-Paket (664 Euro),
- ▶ dem Winterpaket (Sitzheizung und beheizbares Lederlenkrad; 328 Euro),
- ▶ der Frontkamera mit ihren Assistenzsystemen (588 Euro),
- ▶ der Rückfahrkamera (248 Euro) sowie
- ▶ dem Navi 900 IntelliLink (798 Euro) ausgerüstet,

fährt ein sinnvoll ausgestattetes Auto. Und für wen zwar die Marke Opel, aber nicht das Thema SUV gesetzt ist, noch ein Tipp: Werfen Sie doch einfach mal einen Blick auf den Astra. Der ist schon mit 110 PS deutlich flinker unterwegs als unser Mokka X mit 26 PS mehr (siehe Autoflotte 5/2016).


| Christian Frederik Merten

**Details | Stärken & Schwächen**

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Guter Sitzkomfort</li> <li>▶ Gute (Bedien-) Ergonomie</li> <li>▶ Innovatives Telematikangebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Nicht immer ganz zuverlässiges Navi</li> <li>▶ Wenig dynamischer Antrieb</li> <li>▶ Unharmonisches Fahrwerk</li> </ul>

**Restwerte | DAT-Prognose**

Opel Mokka X 1.6 CDTI Innovation (136 PS) 4x4



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,7 %  
 25.000 km/Jahr: 44,4 %  
 40.000 km/Jahr: 37,1 %

**Daten und Preise | Opel Mokka X 1.6 CDTI Inn. 4x4**

**Grundpreis Testwagen ab 24.966 Euro**

R4/1.598 cm<sup>3</sup> | 100 kW/136 PS | 320 Nm/2.000 U/min  
 6-Gang | 10,3 s | 187 km/h | 4,7 D | 124 g/km

4.275 x 1.781 x 1.658 mm | 356 – 1.372 Liter  
 Wartung: 1 Jahr/30.000 km  
 Effizienzklasse: B  
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 21 | 18  
 Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer