

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Diana Calarco
 * Gianmarco Barzan
 * Paolo Pauletta
 * Simone Stolfa
 * Giovanni Valenti

redazione@motorage.it
press@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
promo@motorage.it
 * Giuseppe Marino
staff@motorage.it

Marketing

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

PR

* Luca Sorci
 * Milena Ballotta
pr@motorage.it

TEST DRIVE

HOME Page 01. NEWS Motor 02. FLASH Notizie 03. ECO & Tech 04. MULTI Media 05. EVENTI & Show 06. TEST su strada 07.

Peugeot 3008 2.0 16v HDi 150 CV Outdoor**VIAGGIARE
OLTRE GLI SCHEMI**

Con questa "Outdoor", il modello del Leone trova la sua ideale espressione tecnologica e funzionale. Rinuncia al 4x4, ma offre congegni che rendono la 3008 unica nel suo genere, a cui associa il 2.0 HDi più ecologico.



L'amletico dubbio sulla classificazione di un modello, nel caso della 3008 potrebbe arrivare a combattere con la sanità mentale. Quindi lo risolviamo: non esiste. In Peugeot hanno fatto una cosa tutta loro.

Volando tra i ruoli di berlina e monovolume compatta, questa versione Outdoor aggiunge magari dell'altro pepe da crossover, pur restando molto meno SUV della sorella di gamma 4007.

Il doppio zero a metà del nome, a Sochaux significa uscire dagli schemi classici del marchio, e l'essenza qui sta nella formula della funzionalità del viaggiare.

MEDIA DA CROCIERA - Sembrerebbe più grande, ma di fatto siamo a 437 cm di lunghezza. Un'auto quindi mediamente compatta, con 184 in larghezza e un'altezza che con 164 cm supera gli standard da berlinetta. Nel suo solido disegno con parafranghi decisi e passaruota a bordo piatto, la calandra ampia e i fari appuntiti, a dare slancio è l'enorme parabrezza fortemente inclinato: circa 1,7 metri quadri di superficie. Volendo si potrebbe ordinare anche il tetto panoramico quasi equivalente, ma anche senza la luminosità nell'abitacolo abbonda, visto che pure la vetratura laterale è degna di nota. A personalizzare ci sono poi i dettagli, come le protezioni sottoscocca che si fanno notare nel paraurti taglia grande.

PERSONAL TRAINER - Quando prendi posto a bordo, entri a contatto con un mondo particolare che Peugeot ha voluto assolutamente caratterizzare. Il rischio è che all'inizio qualcuno possa sentirsi addirittura un po' confuso; effetto della sovraesposizione di comandi e accessori, tra batterie di levette in plancia (poi ci torniamo) e multifunzioni al volante. Magari serve un buon appuntamento con il libretto istruzioni, o basta l'acume di un'automobilista moderno, poi si cominciano ad apprezzare le attrezzature e le particolarità. Il tunnel centrale tipo cockpit è tra queste: massiccio ma non ingombrante, e soprattutto esaltazione della comodità pura per uso del cambio e spazi.

E a proposito di spazi, qui sono sfruttati con buon acume e senso del viaggio comfort. Da citare l'ampio box climatizzato tra i sedili, o la modulabilità tramite regolazioni.



TESTA ALTA - Il portellone è diviso dalla ribaltina, soluzione che usata a dovere facilita il carico e lo scarico dei bagagli. Apre a un vano da 512 litri, o fino a 1.604 ripiegando tutto il divano posteriore. Le furbate per renderlo meglio sfruttabile prevedono il piano di carico utilizzabile a tre diverse altezze per dividere i volumi secondo necessità. La regolazione in altezza è su entrambi i posti anteriori, e per chi guida è decisiva per riuscire ad adeguare la visuale alla strumentazione e alla strada. Per la guida, l'Outdoor ha il suo volante personalizzato con finiture tinta alluminio.

CYBER DISPLAY - Appena acceso il quadro, la versione Outdoor fa emergere uno dei suoi virtuosismi d'equipaggiamento. Dalla plancia, davanti al parabrezza, se l'automatismo è selezionato si vede comparire l'Head Up Display, che visualizza come un riflesso cybernetico informazioni di guida: consideriamolo un gadget, ma non inutile. La velocità e lì davanti allo sguardo, senza distogliere gli occhi dalla strada. Chi passa da un tratto di strada a velocità controllata elettronicamente se ne accorge subito. Vi si abbina il Distance Alert, sistema che avvisa il quando la 3008 si trova a superare i parametri distanza/tempo di sicurezza rispetto, ad esempio, agli altri veicoli. Sonoro e grafico sul display si attivano (un po' come fanno i sensori parcheggio).

COMODA PRONTEZZA - Il motore 2.0 HDI non è impostato per dare i sintomi del cattivo: fa il morbido, anche se poi quando capita la prontezza la mette in mostra. Con il cambio manuale è in versione 150 CV, invece dei 163 rimasti per la variante con l'automatico. In questa configurazione (sempre Euro 5), la 3008 emette meno CO₂ (149 g/km invece di 180) e costa 1.500 Euro in meno, e sopravanza in prestazioni (davanti ha solo la THP benzina). Il rendimento di coppia rende morbida la ripresa dai bassi regimi (225 Nm a 1250 giri), culmina nei 340 Nm ai 2000 giri, e non si siede presto, mantenendo a 3500 ancora 298 Nm. L'ampio raggio di efficienza sfrutta anche



PREZZI 3008 2.0 HDI 150 CV

3008 2.0 16v HDi OUTDOOR	29.700 Euro
3008 2.0 16v HDi Business	28.950 Euro
3008 2.0 16v HDi Tecno	27.750 Euro



MOTORE

4 cilindri – diesel turbo a geometria variabile, intercooler, due alberi a camme in testa, 16v Cilindrata (cc) 1997
Alesaggio/corsa (mm) 85/88
Rapporto di compressione 16:1
Potenza massima kW/CV/a giri min. 110/150 a 3.750
Coppia massima (Nm a giri/min.) 340/2000
Alimentazione Iniezione elettronica diretta Common-rail
Depurazione gas di scarico EU 5 e filtro antiparticolato

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max (km/h) 181
Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 10.6
Accelerazione 0 - 1000 m (sec) 32.6
Ripresa 40 - 100 km/h (sec) 12

CONSUMI DICHIARATI 7,1/4,7/5,6

Ciclo urbano (l/100 km) 7,3
Ciclo extraurbano (l/100 km) 5,0
Ciclo combinato (l/100 km) 6,3
Emissioni CO2 (g/km) dichiarate 146

TRASMISSIONE

Trazione Anteriore con Grip Control, 5 modalità, differenziale anteriore a gestione elettronica, ESP e antipattinamento
Cambio Manuale a 6 rapporti
Freni anteriore/posteriore Dischi autoventilati (Ø 302)/Dischi (Ø 268)

RUOTE

Cerchi 7,5Jx18" - 7J 16" con Grip Control
Pneumatici 235 / 45 R18 - 215 60 R16 speciali Mud & Snow con Grip Control

SOSPENSIONI

Anteriori Ruote indipendenti tipo McPherson con molle elicoidali e barra stabilizzatrice -
Posteriori a traversa deformabile, con barra antirollio integrata, molle elicoidali + sistema Dynamic Rolling Control
Sterzo a cremagliera con servo ad assistenza variabile con elettropompa
Diametro sterzata (metri) 11,76

PESI

In ordine di marcia (kg) 1529
Massa rimorchiabile max (kg) 1500

CARROZZERIA

5 porte, 5 posti
Lunghezza/larghezza/altezza (mm) 4370/1837/1640
Passo (mm) 2610
Altezza da terra (mm) 1580
Carreggiata ant./post. (mm) 1526/1521

DIMENSIONI INTERNE

Larghezza per gomiti anteriore [mm] 1476
Larghezza per gomiti posteriore [mm] 1480
Altezza max seduta anteriore [mm] 1120
Altezza max seduta posteriore [mm] 1100
Volume vano bagagli (litri) 431-512 (variabile secondo posizione sedili e schienali)
Volume vano bagagli sedile ribaltato (litri) 1604

CAPACITÀ SERBATOIO CARBURANTE (litri) 60

un cambio manuale molto comodo e con una discreta concezione del divertimento, con indicatore Gear Shift. Trattandosi di una Peugeot, a essere puntigliosi si potrebbe captare qualche brusio aerodinamico leggermente superiore alle attese, ma è un fattore relativo.

GRIP CONTROL - La scelta di non impiegare una trasmissione 4x4 si va a incontrare con il brevetto Peugeot "Grip Control". La 3008 non ha la trazione integrale, ma riesce a offrire qualcosa in più delle due ruote motrici.

Il fulcro è un sistema antislittamento evoluto che distribuisce la coppia tra le ruote anteriori con criteri diversi secondo la modalità selezionata. Non si ragiona in termini di fuoristrada, ma di un plus di potenzialità per i fondi con scarsa aderenza.

OLTRE 4x2 - Il manopolone in bella evidenza sul cockpit centrale lo si può portare dalla posizione Standard a quelle di Neve, Fango, Sabbia, più la funzione che esclude l'ESP. Ciascuna agisce sulla gestione elettronica del differenziale. Lo abbiamo provato in particolare sulla fanghiglia e sterrati sabbiosi; il cambiamento si sente già per il diverso attrito del differenziale, ma soprattutto quando la trazione di una ruota si riduce.

Il controllo elettronico invia coppia motrice alla ruota con più aderenza ma anche a quella che gira a vuoto, per liberare il battistrada dalla presenza di fango, neve o sporco. Il sistema può arrivare fino al 100%, ma occorrerebbe



Garanzia e Manutenzione

- Vettura 2 anni/km illimitati
- Verniciatura: 3 anni
- Corrosione 12 anni
- Tagliandi e cambio olio: ogni 20 mila km / 1 anno
- Estensione opzionale a pagamento
- N. Verde 800 900901 - www.peugeot.it



un'insistenza notevole e forzata col gas. Ciò che invece bisogna considerare è che il sistema si riposiziona automaticamente su Standard a ogni riavvio del motore e quando si superano i 50 km/h, nel caso di Neve, oppure gli 80 km/h nel caso di Fango e i 120 km/h in modalità Sabbia.

Il Grip Control è comunque legato alla presenza nella dotazione dei pneumatici Michelin Mud & Snow (l'Outdoor cambia però i cerchi da 18" con i 16" dedicati), studiati per la versatilità di impiego della 3008 nel corso delle quattro stagioni. Michelin ha utilizzato una moderna lamellatura che favorisce il grip anche su strade con aderenza scarsa, quali fango e neve, sterrati o sabbia.

EFFETTO DINAMICO - L'altezza della 3008 che influenza il baricentro non è ideale per la guida sportiva, però le doti del 2.0 HDi nel salire di giri hanno il riscontro della tenuta di strada. L'assetto è composto, con l'aiuto del Dynamic Rolling Control, che usa un sistema idraulico per compensare i livelli di ammortizzazione dx/sx e contrastare il rollio. Senza essere rigido, l'effetto è benefico sull'equilibrio, rimandando interventi dell'elettronica di stabilità. Ancora, è la maneggevolezza il vantaggio primo.

Quando si scende e si chiudono le porte, il telecomando richiude anche i bei retrovisori con led. Cosa rassicurante nei parcheggi cittadini, anche perché in questa categoria non è funzione comune. Ma è solo un esempio della moltitudine di congegni presenti o integrabili con cui Peugeot ha voluto uscire dagli schemi di classe.



DOTAZIONI E VALUTAZIONI

- Gli allestimenti sono stati portati a quattro; di fatto Tecno Business e Outdoor hanno differenze di prezzo abbastanza modeste. La entry-level è la premium, che però non prevede il 2.0 HDI.
- Di serie su tutti abbiamo ABS + REF + AFU, ESP, accensione automatica luci d'emergenza, airbag frontali ant., a tendina (testa) e laterali, chiusura automatica porte in movimento, telecomando, fissaggi isofix per seggiolini sui sedili posteriori, computer di bordo, copri bagagli, lunotto oscurato, alzacristalli anteriore a comando sequenziale, volante regolabile in altezza e profondità, poggiatesta centrale ant./post. freno di stazionamento elettrico con hill holder, piano di carico mobile a tre posizioni, presa 12v ant/post. e bagagliaio, sedile guida regolabile in altezza, retrovisori elettr. sbrinabili, sedile post. 2/3 - 1/3 ripiegabile automaticamente dal bagagliaio, servosterzo ad assistenza variabile, sportello posteriore inferiore "hobby", radio cd mp3 6 altoparlanti con comandi al volante, GSI (Gear Shift Indicator, su motori euro 5 con cambio manuale).
- Il Dynamic Rolling Control® (controllo dinamico del rollio) è solo su 2.0 HDI e 1.6 THP.
- La versione Outdoor (vedi test) prevede battitacco anteriori in alluminio, Head Up Display (visualizzazione informazioni di guida su schermo trasparente al parabrezza), Distance Alert (sistema di ausilio al mantenimento della distanza di sicurezza), indicatore perdita pressione pneumatici, nonché inserti "off-road" in acciaio satinato alla base dei paraurti, rilevatore ostacoli posteriore, volante in pelle traforata con inserto in alluminio.
- Poi c'è il Pack Visibilità (accensione automatica proiettori e tergicristallo, retrovisori esterni ripiegabili elettricamente, retrovisore interno elettrocromatico, Follow Me Home con illuminazione a LED alla base dei retrovisori esterni),
- La versione del Test include anche alcuni opzionali importanti, tra cui il GRIP CONTROL (motricità a 5 modalità, cerchi in lega da 16" e pneumatici speciali MUD&SNOW) che include ruotino di scorta salvo presenza di Hi-Fi JBL
- Il prezzo è contenuto: 200 Euro per Outdoor (400 per Tecno e Business) e vale decisamente prenderlo in seria considerazione.
- Sicuramente scenografico e funzionalissimo il WIP COM 3D (sistema di navigazione satellitare con schermo 7" 16/9 a scomparsa "Full 3D", Bluetooth, DVD, presa USB, lettore SD Card, tasto SECURITE' per le emergenze e perfino telefono integrato. Bisogna però aggiungere 1.830 Euro. Con la versione NAV semplificata con satellitare a scomparsa e CD, richiede 890 Euro.
- Interessante anche il PACK VISION (Proiettori direzionali allo Xenon, correzione automatica assetto fari) 900 Euro, il tetto "Ciel" panoramico in cristallo oscurato (500 Euro) e gli un po' costosi interni in pelle+sedili riscaldabili, e tappetini abbinati, che richiedono 1.500 Euro.
- Nel Listino il prezzo è sostanzialmente nella media dei crossover. Al posto del 4x4 il valore è corrisposto da una miriade di equipaggiamenti particolari, che è poi ciò su cui ha puntato Peugeot con la 3008.