



► 1 Noviembre, 2016

## PEUGEOT 3008

PRECIO Desde 23.450 € CONSUMO De 4 a 5,8 l/100 km POTENCIA De 100 a 180 CV



**contactos**

# El gran cambio

**Nada que ver con el Peugeot 3008 que conocías. Ahora es mucho más SUV, mucho más atractivo, mucho más cómodo...**



► 1 Noviembre, 2016



**DESTACADO**

- Línea atractiva
- Equilibrio dinámico
- Calidades e insonorización interior

**GAMA Y PRECIOS**

■ 1.2L PureTech 130	23.450 €
■ 1.2 PureTech 130 EAT6	25.250 €
■ 1.6 BlueHDi 100	23.850 €
■ 1.6 BlueHDi 120	27.200 €
■ 1.6 BlueHDi 120 EAT6	26.750 €
■ 2.0 BlueHDi 150	29.000 €
■ 1.6 THP 165 EAT6	30.850 €
■ 2.0 BlueHDi 180 EAT6	35.600 €

**E**s un SUV diferente en estética, de los que va a hacer girar la cabeza hasta que se acostumbre el gran público. Es robusto, fuerte, deportivo por fuera. Quizás el frontal sea su vista menos original, porque el recién renovado Peugeot 2008 nos dio muchas pistas. Cuatro mecánicas diésel coparán buena parte de las ventas —120 y 150 CV las que más—, mientras que en gasolina veremos cómo tira de los 1.345 kilos que pesa el 3008 el tricilíndrico 130 CV.

**Buen trabajo de habitabilidad**

Comodísimo subir y bajar, sin pies que se enganchen ni pantalones que se ensucien. Asientos muy cuidados para envolver bien tu dorso —el confort optimizado figuraba en el pliego de condiciones inicial como punto clave—. Una vez tomas asiento, se despliega ante tus ojos un salpicadero que poco tiene que ver con el exterior. Aquí reina la paz, la fluidez de líneas, la elegancia, materiales de nuevo cuño, espacio... Todo mucho más zen, más amigable.

Ya me he referido al i-cockpit —conjunto de volante pequeño, cuadro de mandos elevado y pantalla central— como una solu-

Espectacular trabajo gráfico en el cuadro de instrumentación frontal. La digitalización puede con todo.



La seña de identidad posterior de Peugeot con su triple barra simulando la garra del león, evoluciona integrándose en una plancha negra que recorre la trasera.



► 1 Noviembre, 2016

contactos



### Datos técnicos

MOTOR	1.2 PURETECH	1.6 THP	1.6 BHD1 100	1.6 BHD1 120	2.0 BHD1 150	2.0 BHD1 180
Tipo	Gasolina, 3 cil. en línea	Gasolina, 4 cil. en línea	Diésel, 4 cil. en línea	Diésel, 4 cil. en línea	Diésel, 4 cil. en línea	Diésel, 4 cil. en línea
Cilindrada	1.199 cm <sup>3</sup>	1.598 cm <sup>3</sup>	1.560 cm <sup>3</sup>	1.560 cm <sup>3</sup>	1.997 cm <sup>3</sup>	1.997 cm <sup>3</sup>
Potencia máxima	130 CV a 5.500 rpm	165 CV a 6.000 rpm	100 CV a 3.750 rpm	120 CV a 3.500 rpm	150 CV a 4.000 rpm	180 CV a 3.750 rpm
Par máximo	23,5 mkg a 1.750 rpm	24,5 mkg a 1.400 rpm	25,9 mkg a 1.750 rpm	30,6 mkg a 1.750 rpm	37,8 mkg a 2.000 rpm	40,8 mkg a 2.000 rpm
<b>TRANSMISIÓN</b>						
Caja de cambios	Manual, 6 vel. (aut. opc.)	Automática, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel. (aut. opc.)	Manual, 6 vel.	Automática, 6 vel.
<b>PRESTACIONES OFICIALES</b>						
Velocidad máx.	188 km/h	206 km/h	174 km/h	189 km/h	207 km/h	207 km/h
Acel. 0-100 km/h	10,8 s	8,9 s	N.D.	11,2 s	9,6 s	8,9 s
<b>CONSUMOS</b>						
Urb./carr./mixto	6/4,5/5,1 l/100 km	7,3/4,8/5,8 l/100 km	4,2/3,8/4 l/100 km	4,7/3,5/4 l/100 km	5,1/4/4,4 l/100 km	5,5/4,4/4,8 l/100 km
Emisiones CO <sub>2</sub>	117 g/km	129 g/km	103 g/km	104 g/km	114 g/km	124 g/km
<b>DIMENSIONES</b>						
Largo/ancho/alto	4,47/1,84/1,62 m	4,47/1,84/1,62 m	4,47/1,84/1,62 m	4,47/1,84/1,62 m	4,47/1,84/1,62 m	4,47/1,84/1,62 m
Peso	1.325 kg	1.375 kg	1.365 kg	1.375 kg	1.500 kg	1.540 kg
Dep. combustible	52,5 litros	52,5 litros	52,5 litros	52,5 litros	52,5 litros	52,5 litros
Maletero	520 litros	520 litros	520 litros	520 litros	520 litros	520 litros

ción inteligente, práctica, segura y cómoda para la mayoría de los usuarios, entre los que me incluyo, y en esta ocasión creo que han llegado a la excelencia con la combinación de estos tres elementos cara al confort de marcha seguro. El volante se achata por arriba para mejorar visibilidad de los indicadores, pero no interfiere en maniobrabilidad en maniobras o en conducción con curvas cerradísimas. También destaca en esta evolución del i-cockpit la adopción de información digital con múltiples animaciones, manejables de manera sencilla desde el volante —muy al estilo que está implementando Audi en su gama—.

El conductor va muy envuelto, con los mandos de la consola central, girados ligeramente hacia él. Y si destacables son las plazas delanteras, detrás no decae el nivel y nos gusta la altura para los ocupantes traseros —mucho más si no montas techo panorámico eléctrico, y correcto si lo haces—. También es más que adecuado el espacio para las rodillas —buen trabajo en el respaldo de los asientos delanteros— e incluso la plaza central trasera es correcta, sin túnel de transmisión y con la zona de climatización y carga eléctrica rebajada en su base para que se acomoden los pies. Nos hubiese gustado una banqueta corre-

dera para mejorar la polivalencia al estilo de un monovolumen, pero eso, según los responsables de producto, implicaba aumento de peso. Buen maletero, muy cúbico y con capacidad en la zona alta de la categoría, además de ofrecer un plano de carga liso con la fila trasera de asientos abatida.

### ¿Y cómo va?

Conducimos los diésel de 120 y 180 CV —éste sobre todo— y el gasolina de 165 CV. Coche agradable, sin fisuras, muy homogéneo. Pisa bien, absorbe bien las irregularidades aunque se ha buscado el sesgo al confort de conductor y ocupantes. Las



► 1 Noviembre, 2016



Experiencia sensorial. El interior del Peugeot 3008 supone un salto gigantesco en cuanto a calidades, diseño y ergonomía.



Con el techo panorámico se pierde altura para las cabezas de los ocupantes, aunque resulta suficiente. Superficie de carga amplia y homogénea en formas.

mecánicas son conocidas y tienen brío, con consumos contenidos. El 120 CV nos parece suficiente, muy correcto en comportamiento si no le demandas mucho en el aspecto dinámico al coche; y con el 180 CV BlueHDi irás sobrado. Quizás el equilibrio perfecto lo encontremos en el 150 CV, pero queda su prueba para otra ocasión.

En autopistas y yendo rápido, este SUV se muestra sobresaliente, con escaso balanceo, con una dirección muy precisa. En carreteras retorcidas, el 3008 no pierde la compostura y es noble, muy noble, respondiendo siempre a nivel de dirección/amortiguación/empuje. En todos los casos pue-

**Puesta en escena agresiva y diferenciadora. Destacable trabajo de insonorización para el interior. Un coche muy equilibrado**

des «hormonar» el comportamiento con el modo Sport, que actúa sobre dirección, acelerador y gestión del motor, además de modificar el sonido. Ganas así instantaneidad de respuesta a costa de penalizar consumos, pero es decisión tuya. Y ya que de sonido hablamos, espectacular trabajo el realizado para que ese ambiente zen que te comentaba antes, sea igual en marcha.

Se mantiene, eso sí, el sistema Grip Control para garantizar tracción óptima fuera del asfalto en situaciones de arena, nieve, superficies demasiado irregulares... Como ves, un producto muy equilibrado, que te enganchará por fuera, lo disfrutarás por dentro y no te defraudará dinámicamente. Será superventas. **AV**

JUAN CARLOS PAYO [jcpayo@mpib.es](mailto:jcpayo@mpib.es)