

Ibrido più diesel: così la crossover

DIVENTA ECOLOGICA

Oltre alla *tecnologia pulita* la proposta della Casa francese offre tanta **POTENZA** e la trazione **4X4**. Ma il *prezzo* è impegnativo e il *cambio robotizzato* lascia a desiderare

Ci siamo abituati, noi addetti ai lavori e voi lettori, al progressivo avvento delle ibride. Che hanno mosso i loro primi passi con il motore a benzina. Peugeot ha invece pensato che, accanto a pacco batteria e relativo motore elettrico, potesse coabitare un tradizionale turbodiesel HDi. Detto, fatto: la 3008 è la prima auto del Leone a beneficiare di questa tecnologia.

Il percorso però non è stato affatto semplice. Perché l'idea dei tecnici francesi era ben più strutturata rispetto a quella di un ibrido tradizionale: volevano una trazione integrale ma senza le complicazioni dell'albero di trasmissione. Come fare? Spostando il motore elettrico, si capisce! Ecco perché sotto il bagagliaio appare un propulsore sincrono

a magneti permanenti, in grado di sviluppare 37 CV e dare il moto alle ruote posteriori. Che prendono energia da un pacco batterie "rifornito" dall'HDi, che scarica davanti i suoi 163 CV. Il tutto condito con uno start&stop dal funzionamento sopraffino e dalla possibilità di marciare anche solo in elettrico (per brevissimi tratti): basta spostare il manopolone sulla console per scegliere la trazione anteriore, l'integrale, la modalità zero emissioni e la Sport, se desiderate prestazioni maggiori. Ipotesi, quest'ultima, da abbandonare in fretta: la potenza, grazie ai 200 CV totali, si sente eccome, ma il cambio robotizzato, molto lento nel ragionare, rovina tutto. La dinamica di marcia? Da gustare dove non ci sono troppe curve, perché il peso del si- »



di **Andrea Rapelli**
Foto di **Marco Zamponi**

PEUGEOT 3008

Hybrid4
€ 36.800



CITTÀ

IL PUNTEGGIO 17/25

- SCATTO DA FERMO ★★★★★
- MOTORE A BASSI REGIMI ★★★★★
- COMFORT SOSPENSIONI ★★★★★
- PROTEZIONI CARROZZERIA ★★★★★
- IN PARCHEGGIO ★★★★★

FUORI CITTÀ

IL PUNTEGGIO 17/25

- PRESTAZIONI ★★★★★
- PIACERE DI GUIDA ★★★★★
- FUNZIONAMENTO CAMBIO ★★★★★
- EFFICACIA STERZO ★★★★★
- EROGAZIONE MOTORE ★★★★★

AUTOSTRADA

IL PUNTEGGIO 21/25

- COMFORT SOSPENSIONI ★★★★★
- RUMOROSITÀ ★★★★★
- MODULABILITÀ FRENATA ★★★★★
- SICUREZZA PERCEPITA ★★★★★
- AUTONOMIA ★★★★★

VITA A BORDO

IL PUNTEGGIO 20/25

- ABITABILITÀ ★★★★★
- FLESSIBILITÀ ABITACOLO ★★★★★
- DISPOSIZIONE COMANDI ★★★★★
- FINITURE ★★★★★
- CAPACITÀ BAGAGLIAIO ★★★★★

PREZZO E COSTI

IL PUNTEGGIO 16/25

- PREZZO ★★★★★
- DOTAZIONE ★★★★★
- GARANZIA ★★★★★
- CONSUMI ★★★★★
- TENUTA VALORE ★★★★★

SICUREZZA

IL PUNTEGGIO 19/25

- DOTAZIONE ★★★★★
- SPAZI DI FRENATA ★★★★★
- STABILITÀ ★★★★★
- TENUTA DI STRADA ★★★★★
- VISIBILITÀ ★★★★★

► stema ibrido si sente. Buona, in compenso, la sensazione di sicurezza che, complice un controllo di stabilità ben tarato, non desta preoccupazioni. Meglio concentrarsi su abitabilità e praticità dell'abitacolo, così come sul comfort di marcia nei lunghi viaggi. Scenario in cui il vantaggio del sistema ibrido (che però fa lievitare il listino di 6.300 euro) si avverte meno, per dare tutto il suo apporto in città. Fra semafori e incroci, se sarete cauti con il gas, potrete risparmiare qualche litro di carburante in più grazie ai due motori elettrici. ■



Sopra, la plancia ricalca quella delle 3008 "normali". Qui, però, sullo schermo del navigatore si possono visualizzare i flussi di energia del sistema ibrido. La qualità è di alto livello, il posto guida ben regolabile. Sotto a sinistra, i sedili anteriori in pelle: un optional da 1.665 euro. Gli schermi nei poggiatesta? Fanno altri 605 euro.



Sotto, a destra, la disponibilità di centimetri riservata a chi siede dietro è abbondante: difficile stare stretti. La vista posteriore rivela una coda dalle forme ardite, che non lascia indifferenti. O piace o si odia.



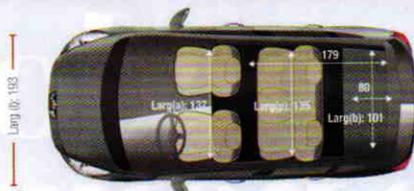
NON CI È PIACIUTO

Prima di tutto, la notevole disparità fra i consumi dichiarati (25 km/litro) e il dato rilevato nei nostri test, di poco superiore ai 13. Poi, non ci ha soddisfatto il cambio robotizzato: ok quando si viaggia in relax ma, spingendo, si rivela un po' lento.

DATI DICHIARATI

Modello: 3008 HYbrid4
Km all'inizio della prova: 5.400

Pneumatici: Continental 225/45 R18
Note stato d'usura: Nessuna



Note: Larg (f)= larghezza max carrozzeria senza specchi retrovisori; Larg (a)= larghezza max posti anteriori; Larg (b)= larghezza max posti posteriori; Larg (c)= larghezze min e max bagagliaio. Misure in centimetri

TECNICA

Motore	anteriore trasv., a gasolio+elettrico
Cilindrata/disposizione	1.997 cc/4 in linea
Distribuzione	2 assi a camme per testata, 4 valv. cil.
Potenza max/giri	120 kW (163 CV)/elettrico 27 kW(37 CV)
Coppia max/giri	500 Nm/1.750
Alimentazione	Iniezione diretta common rail e turbo
Omologazione	Euro 5
Trasmissione/Trazione	robotizzato a 6 rapporti/integrale
Sospensioni anteriori	schema McPherson
Sospensioni posteriori	bracci multipli
Freni	a disco, anteriori ventilati
Sterzo	con elettroassistenza
Pneumatici	225/50 R17



Il sistema ibrido HDI Peugeot è composto da un classico 2 litri turbodiesel da 163 CV, che tira dalle ruote anteriori, e da un motore elettrico sincrono a magneti permanenti, che agisce sull'asse posteriore.

PESO E CAPACITÀ

Peso a vuoto	1.660 kg
Capacità bagagliaio min/max	420/1.241 litri
Capacità serbatoio	57 l

PRESTAZIONI E CONSUMI DICHIARATI

Velocità max	191 km/h
Acc 0-100 km/h	8,5 sec
Cons urb/extra/mix	24,4/25,6/25 km/l
Autonomia	1.425 km
Emissione CO ₂	104 g/km

COSTI D'UTILIZZO

Bollo	335,40 euro
Costi chilometrici ACI	n.d. (10.000 km) n.d. (20.000 km) n.d. (30.000 km)



La meccanica ibrida non deve preoccupare, perché nelle prove di crash la 3008 si è rivelata molto sicura, totalizzando ben 5 stelle. Solo la protezione nel colpo di frusta da tamponamento è risultata marginale.

LE NOSTRE MISURAZIONI

ACCELERAZIONE		VALORE IDEALE
Acc. 0-50 km/h	3,55 s	
Acc. 0-100 km/h	9,15 s	10 s
Acc. 0-130 km/h	15,78 s	
RIPRESA		
Ripresa 20-50 km/h in DS	3,2 s	
Ripresa 50-90 km/h in DS	4,54 s	
Ripresa 80-120 km/h in DS	8,7 s	
Ripresa 90-130 km/h in DS	9,35 s	
FRENATA		VALORE IDEALE
Frenata 50-0 km/h	10,4 m	
Frenata 100-0 km/h	43,5 m	42 m
Frenata 130-0 km/h	65,2 m	66 m
STAZIONE DI SERVIZIO		
Percorrenza media	13,4 km/l	22 km/l

VOLUME DI CARICO:

420/1.241 litri

Rispetto alle altre 3008 si perde qualche cm in altezza, tuttavia la ribaltina consente di caricare colli pesanti senza grandi sforzi. Non manca un pratico doppiofondo, alto circa 20 cm. La ruota di scorta? C'è il kit sigillante.



CONDIZIONI METEO DEL TEST

Cielo	sereno
Vento	assente
Temp. ambiente	9°C
Temp. asfalto	10°C

LA DOTAZIONE DI SERIE

- ▶ 6 airbag
- ▶ Cambio robotizzato
- ▶ Cerchi in lega da 17"
- ▶ Chiusura centralizzata
- ▶ Color head-up display
- ▶ Clima automatico bizona
- ▶ Cruise control
- ▶ ESP
- ▶ Fendinebbia
- ▶ Luci diurne a led
- ▶ Impianto audio con lettore Cd/mp3 e DVD
- ▶ Navigatore satellitare
- ▶ Pedaliera in alluminio
- ▶ Prese aux e usb
- ▶ Sensori parch. posteriori
- ▶ Specchi ripiegabili elettr.
- ▶ Vetri posteriori scuri
- ▶ Vivavoce Bluetooth
- ▶ Volante in pelle

GLI OPTIONAL

- ▶ Antifurto € 305
- ▶ Cerchi da 18" € 355
- ▶ Interni in pelle Claudia: comprendono tendine parasole in seconda fila, riscaldamento sedili ant. e schienale anteriore ripieg. a tavolino € 1.665
- ▶ 2 schermi integrati nei poggiatesta posteriori e cuffie Bluetooth € 605
- ▶ Vernice metallizzata € 525
- ▶ Vernice madreperla € 595



I cerchi da 18" fanno gola. Anche nel prezzo: 355 euro.

IL VERDETTO

Il matrimonio **ibrido-gasolio** presenta molti pro: quando serve si può contare sulla trazione **integrale** senza avere tra i piedi l'albero di trasmissione ed è possibile **marciare solo in elettrico**, senza inquinare. Inoltre c'è uno **stop&start** da lode. Tuttavia, tanta caratura tecnologica ha un **prezzo**, che raggiunge livelli da **SUV premium**. Ci si può consolare con la **dotazione** di serie, ok. Peccato che i **consumi** non rispecchino le aspettative.

PUNTEGGIO FINALE

CITTÀ	17/25
FUORI CITTÀ	17/25
AUTOSTRADA	21/25
VITA A BORDO	20/25
PREZZO E COSTI	16/25
SICUREZZA	19/25
TOTALE	110/150