



Peugeot 5008 HDi FAP 150 Premium

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Mit dem 5008 bietet Peugeot erstmals einen Kompaktvan an. Serienmäßig ist er mit fünf Sitzplätzen ausgestattet, gegen Aufpreis wird aber eine dritte Sitzreihe geliefert. Er bietet viel Platz im Innenraum, ohne dass der Kofferraum darunter leiden müsste. Dank ausgewogener Federung und niedrigem Geräuschniveau im Innenraum zeigt er sich durchaus komfortabel und auch langstreckentauglich. Der 150 PS starke Dieselmotor sorgt für flotte Fahrleistungen, leider fällt der Verbrauch mit 6,4 l/100 km nicht besonders niedrig aus, wodurch nur drei Sterne im EcoTest erreicht werden. Die Fahreigenschaften des Peugeot sind durchweg positiv, im Bereich der aktiven Sicherheit kann eine Reihe an innovativen Systemen geordert werden. So findet sich in der Aufpreisliste neben einem Abstandswarner auch ein Head-Up-Display, beide Systeme bieten aber noch Raum für Verbesserungen. Mit einem Grundpreis von 27.650 Euro kann man den 5008 nicht als Schnäppchen bezeichnen, immerhin zeigt er sich gut ausgestattet.

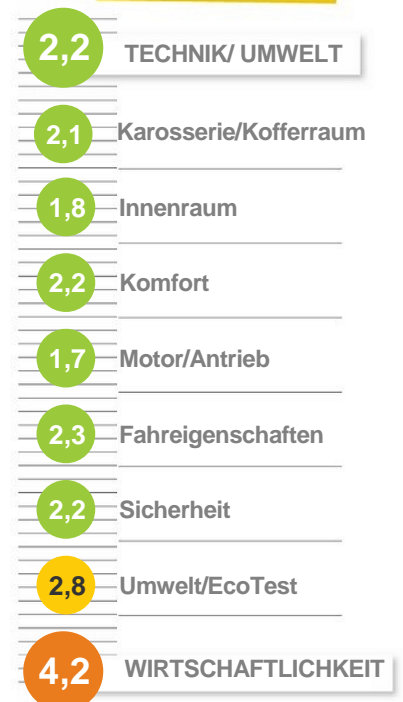
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Mazda 5, Opel Zafira, Toyota Verso, VW Touran

+ ordentliche Verarbeitung, großer, variabler Kofferraum, gutes Raumangebot, geringes Geräuschniveau, kräftiger Motor, auf Wunsch sieben Sitzplätze

- schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen insgesamt einen hochwertigen Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, alle Anbauteile sind sauber integriert. Im Interieur setzt sich das positive Bild größtenteils fort, es ist zwar ein deutlicher Qualitätssprung zu älteren Peugeot-Modellen erkennbar, allerdings wurde z.B. bei der Befestigung der Mittelkonsole etwas geschlampt. Zahlreiche Alublenden und Hochglanz-Kunststoffflächen vermitteln einen wertigen Eindruck. Der Motorraum ist unten fast vollständig abgeschottet, das reduziert das Eindringen von Schmutz, reduziert Luftverwirbelungen und wirkt sich damit günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus. Die Türausschnitte sind nach außen gut gegen Schmutz abgedichtet. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die maximal mögliche Zuladung fällt mit 625 kg sehr großzügig aus. Wählt man die aufpreispflichtige dritte Sitzreihe, wird serienmäßig ein Notrad geliefert, welches unter dem Fahrzeug angebracht ist. Ohne dritte Sitzreihe kostet es Aufpreis.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden - in dieser Fahrzeugklasse und Preisklasse eine Zumutung. Die Türen werden nur durch dünne lackierte Seitenleisten gegen Parkrempler geschützt. Während die vordere Stoßstange keine Schutzleisten besitzt, ist hinten zumindest eine lackierte angebracht.

2,7

Sicht

Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat der Fahrer einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen. Hindernisse vor dem Fahrzeug werden zufriedenstellend erkannt. Beim Rückwärtsfahren sollte man vorsichtig sein, da die hohe Fensterkante die Sicht auf Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug einschränkt. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 5008 zufriedenstellend ab. Nach schräg hinten wird die Sicht aufgrund der Dachsäulen nicht zu stark behindert, vorne stören die breiten A-Säulen aber etwas beim Abbiegen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn befriedigend aus. Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind der Top-Ausstattungsvariante Platinum vorbehalten.

⊕ Die Tagfahrleuchten sorgen dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird. Einparkensensoren sind entweder nur für hinten, oder für vorne und hinten erhältlich. Wählt man die Sensoren für vorne und hinten, ist auch ein Parklückenassistent vorhanden, welcher während der Vorbeifahrt die Parklücke vermisst und dem Fahrer die Eignung signalisiert. Das ist ein nettes Gimmick, es wird aber im Realbetrieb kaum weiterhelfen, da der Fahrer trotzdem selber einparken muss. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab (Aufpreis, Sicherheitspaket).

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4

Ein-/Ausstieg

Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Allerdings sind sie nur grob gerastert, die Türen bleiben nur in wenigen Positionen stehen. Der Zustieg zur optionalen dritten Sitzreihe ist nicht ideal, auch wenn er im Vergleich zu anderen Fahrzeugen mit dritter Reihe noch recht passabel ausfällt. Die äußeren Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich mit einem Handgriff aufstellen und nach vorne schieben, somit wird zumindest für kleine Personen ein akzeptabler Einstiegsbereich freigegeben.

⊕ Dank fast optimaler Sitzhöhe und dem guten Schwellerniveau steigt man vorne recht bequem ein und aus. Große Personen müssen allerdings aufgrund der flach verlaufenden Frontscheibe den Kopf einziehen. Auch der Zustieg hinten ist komfortabel, da die Türausschnitte großzügig bemessen und die in der Höhe ebenfalls optimal positionierten Sitze nicht zu weit nach innen versetzt sind. Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung mit großen Tasten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden - außer für den Fahrer, dem ein Brillenfach zur Verfügung steht. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Verlassen des Fahrzeugs noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg. Die Türen haben eine Einstiegsbeleuchtung.

1,5

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der sehr großzügig bemessene Kofferraum des 5008 fasst 435 l (gemessen bis Fensterunterkante). Klappt man die zweite Sitzreihe um, lässt sich das Ladevolumen auf 950 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Dank der quadratischen Form des Kofferraums eignet er sich gut zum Transportieren sperriger Gegenstände.

⊖ Klappt man die optionale dritte Sitzreihe auf, schrumpft der Kofferraum auf magere 110 l zusammen, Gepäck hat dann kaum noch Platz.



Mit 435 l Kofferraumvolumen bietet der 5008 zwar ordentlich Platz für das Gepäck, kann aber mit seinen Konkurrenten VW Touran (475 l) oder Opel Zafira (495 l) nicht ganz mithalten.

1,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine sehr große Öffnung frei. Personen bis knapp 1,90 m finden unter der geöffneten Heckklappe Platz, ohne den Kopf einziehen zu müssen. Die äußere Ladekantenhöhe fällt mit 60 cm fast optimal aus, es stört keine innere Bordwand beim Beladen. Der Kofferraum ist aufgrund der glattflächigen Form sehr gut nutzbar. Das Heckabteil ist gut beleuchtet, eine Leuchte ist als Taschenlampe ausgeführt, die bei Bedarf herausgenommen werden kann.

1,4

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze hinten lassen sich getrennt voneinander umklappen, es entsteht ein ebener Ladeboden. Der Klappmechanismus funktioniert zufriedenstellend und mit geringem Kraftaufwand. Auch die dritte Sitzreihe lässt sich recht einfach aufstellen. Etwas umständlich fällt aber dann die Unterbringung der Gepäckraumabdeckung aus. Es gibt eine zusätzliche Halterung im Kofferraum, welche bei aufgestellter dritter Reihe die Abdeckung aufnimmt. Allerdings kann die Gepäckraumabdeckung nur umständlich eingefädelt werden, die dritte Sitzreihe muss dazu halb geklappt sein. Gegen Aufpreis lässt sich die Lehne des Beifahrersitzes umklappen, dann entsteht ein fast ebener Ladeboden von vorne bis hinten, Gegenstände bis zu einer Länge von knapp 2,80 m können transportiert werden. Ein Trennnetz ist ebenfalls optional erhältlich.

1,8

INNENRAUM

1,7

Bedienung

⊕ Insgesamt lässt sich der 5008 nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Einige Details wie die ungünstig angeordneten Lehneneinsteller besitzen aber noch Verbesserungspotential. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. den Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Betätigt man den Knopf am rechten Lenkstockhebel, wird der Bordcomputer im Navigationsdisplay nur kurz angezeigt. Es erfordert das Studium der Bedienungsanleitung um festzustellen, dass der Bordcomputer auch dauerhaft angezeigt werden kann, wenn man am Radiobedienteil den Knopf "Mode" drückt. Das Lenkrad hat einen großen Einstellbereich, es lässt sich in Höhe und Reichweite anpassen. Die Pedale und der Schalthebel liegen günstig. Der Scheibenwischer wird auf Wunsch automatisch gesteuert, nach welchem System die Elektronik wischt, bleibt aber manchmal ein Rätsel. Die Lichtautomatik arbeitet nachvollziehbarer und bedarfsgerecht. Die Wisch-Wasch-Automatik der Scheibenwaschanlage arbeitet zuverlässig, allerdings wird bei jedem Betätigen auch die Scheinwerferreinigungsanlage betätigt (nur bei eingeschaltetem Licht). Den serienmäßigen Tempomaten kann man einfach über einen Bediensatelliten links unter dem Lenkrad einstellen, die gewählte Geschwindigkeit wird in einem Display angezeigt. Zudem besitzt der Tempomat einen Geschwindigkeitslimiter. Die Klimabedieneinheit ist günstig angeordnet und die Funktionen sind relativ einfach zu verstehen, nur der Knopf für die Heckscheibenheizung wird manchmal vom Schalthebel verdeckt. Die Bedienung des Radios ist an manchen Stellen gewöhnungsbedürftig, das Audiogerät lässt sich aber auch von einem praktischen Satelliten am Lenkrad steuern. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Alle vier Fenster verfügen über eine Antipp-Automatik (abwärts und aufwärts). Leseleuchten gibt's im Innenraum für alle Insassen. Ablagefächer sind zahlreich vorhanden, auch ein ausgesprochen großes im Mittelunnel zwischen den Vordersitzen, welches durch die Klimaanlage gekühlt wird.

⊖ Das Handschuhfach ist viel zu klein und weist ein sehr ungünstiges Format auf. Zum Schließen der Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen. Das Anlegen der Sicherheitsgurte vorne gestaltet sich schwierig, da der mächtige Mittelunnel stört. Hinten verhaken sich die Rücksitzgurte gerne hinter den Sitzlehnen und sind dann schlecht erreichbar. Der Gurt für den Mittelsitz ist am Dachhimmel angebracht, es ist nicht sofort verständlich, wie der Gurt eingesteckt werden muss.



Die funktionelle Bedienung und gute Verarbeitungsqualität geben wenig Anlass für Kritik.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen ist für Personen bis fast 1,95 m genügend Platz, die Kopffreiheit fällt besonders üppig aus. Die Innenbreite ist sehr großzügig bemessen. Auch dank des Panorama-Glasdachs ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, so dass man sich nicht eingengt fühlt.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bietet sich hinten immer noch genug Platz für bis zu 1,88 m große Personen. Dank der Einzelsitze und der großzügigen Innenbreite finden auch drei Erwachsene nebeneinander gute Platzverhältnisse vor.

⊖ In der dritten Sitzreihe geht es deutlich enger zu. Erwachsene Personen finden kaum genügend Beinfreiheit vor.



Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,88 m bequem Platz.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraumvariabilität fällt gut aus. Die Einzelsitze in der zweiten Reihe sind längs verschiebbar und einzeln klappbar. Die optionale dritte Sitzreihe kann vollständig im Kofferraumboden versenkt werden und stört dann nicht bei Nichtgebrauch. Allerdings sind die Sitze nicht herausnehmbar - dadurch muss das Gewicht der dritten Sitzreihe immer mit transportiert werden.

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Peugeot insgesamt ausgewogen und gut abgestimmt. Das Fahrwerk nimmt lange Bodenwellen gelassen und mit kaum Nachschwingen. Auch kurze Bodenwellen werden gut pariert und bringen keine Unruhe in den Innenraum. Stuckern tritt kaum auf. Weniger bequem wird es bei Einzelhindernissen wie Querrillen und abgesenkten Kanaldeckeln, hier spricht die Federung etwas hölzern an. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft. Bei voller Beladung ändert sich die Federung nur wenig.

2,0 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung und können damit verschiedenen Personenstaturen gut angepasst werden, eine Neigungseinstellung der Sitze ist nicht möglich. Der Fahrersitz besitzt eine Lordosenstütze, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind günstig geformt und bieten dem Körper festen Halt. Auch der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Dank hoher Lehnen und angenehmer Polsterung kann man den Sitzen insgesamt einen guten Komfort attestieren. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen. Auf den Einzelsitzen in der zweiten Sitzreihe findet man guten Halt, da die Flächen und Lehnen gut ausgeformt sind.

– Die aufpreispflichtigen Sitze in der dritten Sitzreihe bieten nur wenig Komfort, die Konturen sind nur wenig ausgeformt, zudem findet man so gut wie keine Oberschenkelunterstützung vor, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden zu gering ist.

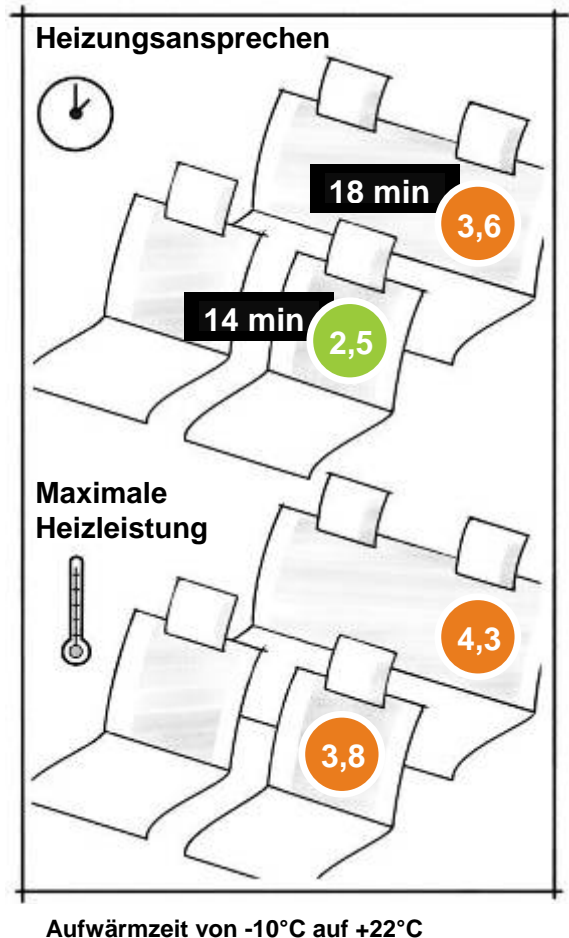
1,9 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr gering. Bei Autobahntempo stören weder Wind- noch Motorgeräusche. Der Motor hält sich über den gesamten Drehzahlbereich akustisch zurück. Lediglich die Achsen neigen beim Überfahren von Schlaglöchern oder Querrillen zum Poltern, was im Innenraum kaum gedämpft hörbar ist.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne noch recht gut an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Wirkung. Ansprechen und Wirkung der Heizung sind hinten merklich schlechter, obwohl der 5008 hinten links und rechts extra Heizgebläse verbaut hat. Die optionale Zusatzheizung sollte beim Diesel auf jeden Fall mitbestellt werden.

+ Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann individuell nach oben, Mitte und unten eingestellt werden, jedoch nicht getrennt für links und rechts. Im Automatikmodus arbeitet die Zweizonen-Klimaautomatik fein und situationsangepasst. Einen Pollenfilter gibt's serienmäßig. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.



1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

+ Der 2,0-l-Dieselmotor wurde von Peugeot überarbeitet und leistet nun 150 PS. War er bereits vorher schon nicht schwächlich, legt er sich jetzt erst recht ins Zeug und überzeugt besonders bei den Elastizitätsmessungen mit sehr guten Ergebnissen. Schaltfaules Fahren ist also kein Problem. Dreht man die Gänge aus, beispielsweise bei einem Überholmanöver, lassen sich gute Beschleunigungswerte erzielen.

1,7 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, es werden kaum Vibrationen bis in den Innenraum übertragen. Störende Brummfrequenzen oder Dröhnen treten nicht auf, der Motor bleibt sowohl bei sehr niedrigen als auch bei hohen Drehzahlen ein angenehmer Begleiter.

1,8 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten - hier sind gegenüber älteren Peugeot-Modellen klare Vorteile spürbar. Auch schnelles Schalten ist ohne Haken möglich. Die Schaltwege fallen kurz genug aus. In den Rückwärtsgang kann man leicht schalten; ein Ring am Schaltknopf sichert den Gang vor versehentlichem Einlegen.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind sehr gut gewählt, es entstehen beim Schalten keine großen Drehzahlsprünge dank gut passender Ganganschlüsse. Die Schaltstufen harmonisieren auch gut mit der Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung hat Peugeot eher etwas kürzer gewählt, zugunsten besserer Fahrleistungen - zu hoch ist das Drehzahlniveau aber auch auf der Autobahn nicht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Die Traktion der Antriebsräder geht in Ordnung, aber gerade bei Kurvenfahrten ist das kurveninnere Rad mit dem hohen Drehmoment des Motors überfordert und lechzt nach Halt, bis es von der Traktionskontrolle eingebremst wird. Dieses "Problem" hat man schon bei trockener Fahrbahn, auf nasser tritt es schon beim Geradeausfahren in den beiden untersten Gängen auf.

⊕ Der 5008 bleibt bei jedem Tempo richtungsstabil und hält gut seine Spur. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn dabei nicht aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest kann der 5008 ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert gut auf Lenkbefehle, beim Gegenlenken ist deutliches Untersteuern vorhanden, effektive ESP-Eingriffe bremsen aber das Fahrzeug stark ein, so dass ein deutlicher Geschwindigkeitsabbau erfolgt und das Auto rasch in einen ungefährlichen Tempobereich kommt. Die Lenkung bleibt leichtgängig und verhärtet nicht.

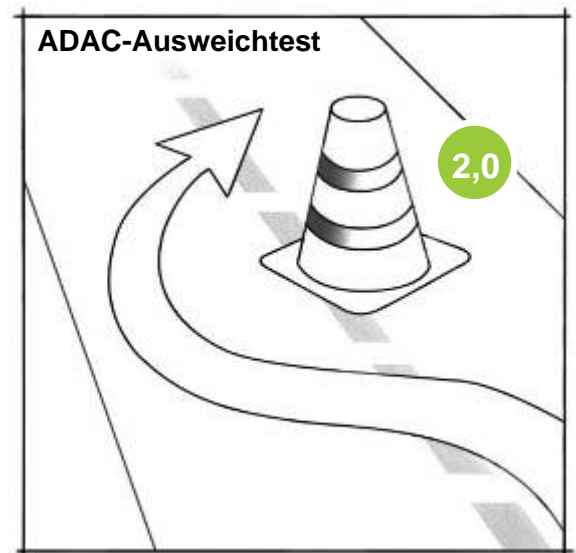
1,7 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Van leicht, ein Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Voll beladen nimmt die Untersteuertendenz etwas zu, was sich aber nicht kritisch auswirkt.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an. Bei schnell durchfahrenen Kurven vermisst man allerdings etwas Rückmeldung. Die Lenkpräzision ist zufriedenstellend. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,4 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse zu groß aus.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,5

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 5008 noch geringe 37,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 215/55 R16, Michelin Primacy HP 93V). Die Bremsanlage zeigt auch nach mehrmaligen Vollbremsungen kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an, man kann sie recht gut dosieren.

2,2

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Peugeot 5008 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie über einen Bremsassistenten. In dieser Ausstattungsvariante gibt es gegen Aufpreis das Innovationspaket, welches neben einem Reifendruckkontrollsystem auch ein Head-Up-Display und einen Abstandswarner beinhaltet. Der Abstandswarner zeigt dem Fahrer den Abstand zum Vordermann in Sekunden an, leider nicht in Metern, zudem erfolgt die Warnung bei zu geringem Abstand nur optisch und eher unauffällig. Das Head-Up-Display besteht aus einer kleinen Scheibe vor dem Fahrer, die oben aus dem Armaturenbrett gefahren wird; dort werden Informationen wie Geschwindigkeit, Tempomat und Abstandswarnung hineinprojiziert. Diese Lösung ist nicht optimal, weil die Entfernung zum Fahrer nicht groß genug ist und das linke und rechte Auge die Projektion leicht versetzt wahrnehmen. Einige Testpersonen empfanden das irritierend. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht sind leider nur bei der Topausstattungsvariante "Platinum" erhältlich.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP schneidet der 5008 gut ab, er erreicht 32 Punkte (89% der Punkte) und damit fünf von fünf möglichen Sternen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m guten Schutz - der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist dabei recht gering. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Über den Anschnallstatus der hinteren Gurte informiert ein Display. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann eine nach einem Unfall verklemmte Türe leichter geöffnet werden.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,65 m große Personen - das ist eindeutig zu wenig. Zudem sind die Kopfstützen weit vom Kopf entfernt, um optimal wirken zu können. Auch die Kopfstützen der aufpreispflichtigen dritten Sitzreihe sind zu kurz geraten, hier kann aber wenigstens das Dach die Abstützfunktion mit übernehmen. Auch hier sind die Kopfstützen weit vom Kopf entfernt.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der 5008 bei der Kindersicherheit 39 Punkte bzw. 79 Prozent. Das ist ein noch gutes Ergebnis. Alle drei Sitze der zweiten Sitzreihe sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet, wodurch Kindersitze einfach installiert werden können. Dank der Einzelsitze passen in diesem Fahrzeug drei Kindersitze nebeneinander. Sie können dank langer Gurte und feststehender Gurtschlösser einfach befestigt werden. Leider sind die Anlenkpunkte nicht optimal positioniert, wodurch erhöhter Kraftaufwand erforderlich ist, um die Gurte fest zu ziehen. Zudem sind die Sitzflächen etwas kurz und im vorderen Bereich weich geraten, wodurch die Stabilität nicht perfekt ist. Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter deaktivierbar. Dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Alle Fensterheber besitzen einen früh reagierenden Einklemmschutz.

⊖ Die dritte Sitzreihe eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen da die Sitzkontur keine stabile Befestigung der Kindersitze zulässt. Zudem finden Kindersitze nur genügend Platz, wenn die zweite Sitzreihe nach vorne geschoben wird. Dann können aber in der zweiten Sitzreihe nur noch Kindersitze befestigt werden, wenn Fahrer- und Beifahrersitz nicht ganz zurück geschoben sind.

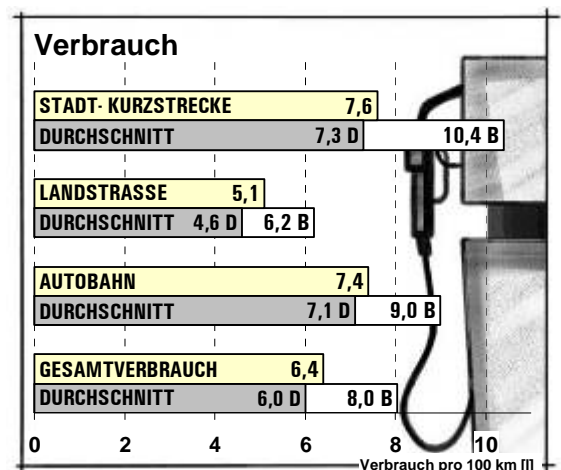
3,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der 5008 nur 13 Punkte, das entspricht 37% der maximalen Punktzahl. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet, wodurch ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Fußgänger besteht, falls er bei einem Crash auf diese Bereiche trifft.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂*

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,4 l pro 100 km und einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 166 g/km erreicht der Peugeot 5008 HDi 150 im EcoTest nur mäßige 22 Punkte. Außerorts sind es 5,1 l/100 km und auf der Autobahn 7,4 l/100 km. Der Stadtverbrauch fällt trotz Schaltpunktanzeige mit 7,5 l/100 km nicht besonders niedrig aus. Hier könnte Peugeot speziell an der Schaltpunktanzeige nochmals optimieren. Sie fordert den Fahrer erst sehr spät auf (erst ab ca. 2000 1/min), hochzuschalten. Fährt man mit zu niedriger Drehzahl, erscheint keine Anzeige, welche dem Fahrer signalisiert, dass er in einem niedrigeren Gang sparsamer unterwegs wäre.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, ein geschlossenes Partikelfiltersystem fängt die Rußpartikel effektiv auf und verbrennt sie praktisch rückstandsfrei. Damit erreicht der 5008 HDi 43 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält er im ADAC EcoTest 65 Punkte und damit 3 Sterne.

4,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,7

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 5008 nicht besonders sparsam mit dem Diesel umgeht, kann hier nur eine gute bis mittelmäßige Bewertung erfolgen.

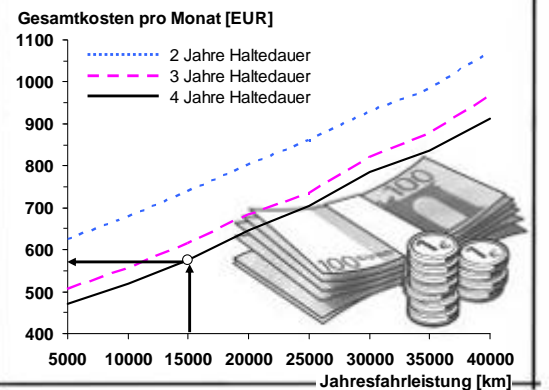
4,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 2,0 Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 km bzw. nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Erfreulich hohes Wechselintervall des Zahnriemens. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Höhere Kosten für Verschleißreparaturen und der recht teure Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 575 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,4

Wertstabilität*

+ Dem 5008 wird ein sehr guter Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell ganz neu auf dem Markt und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel kommen dürfte. Ebenso von Vorteil ist die relativ moderne Motor-Technologie mit Partikelfilter und Euro5-Einstufung.

4,8

Kosten für Anschaffung*

- Ein Grundpreis von knapp 28.000 Euro bedeutet viel Geld, nicht nur für einen Peugeot. Allerdings sollte man beachten, dass in dieser Variante die Ausstattung sehr umfangreich ist. Im Sicherheitsbereich ist alles Nötige an Bord (Airbags, ESP usw.). Leider kosten einige wichtige Details wie die dritte Sitzreihe und der Zuheizer Aufpreis.

4,6

Fixkosten*

- Die festen Kosten fallen relativ hoch aus. Die Einstufung bei der Haftpflichtversicherung hält sich noch im Rahmen, relativ teuer sind aber die Vollkaskoversicherung und vor allem die Teilkasko. Die jährlichen Steuern fallen mit 252 Euro Diesel-typisch recht hoch aus.

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die hohen Werkstatt- und Fixkosten und der hohe Anschaffungspreis summieren sich. Da kann auch der gute Restwertverlauf ein schlechtes Ergebnis nicht mehr verhindern.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	HDi FAP 110	HDi FAP 150
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	80(109)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	240/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	12,2	9,6	12,3	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	195	183	195
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,7 S	7,6 S	5,8 D	6,4 D
CO2 [g/km]	169	167	143	151
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/17	15/19/17	16/19/20	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	130	126	198	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	540	593	505	575
Preis [Euro]	21.500	25.750	23.550	27.650

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 5,1/ 7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	151g/km/ 170g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4529/1837/1644 mm
Leergewicht/Zuladung	1685 kg/625 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/950 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1550 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	935 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	575 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20
Grundpreis	27.650 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Peugeot 5008 HDi FAP 150 Premium

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Abstandswarner (ohne ACC) (Innovationspaket)	600 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display (Innovationspaket)	600 Euro
Kurvenlicht (nur Platinum)	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	ab 310°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (Innovations-Paket)	600 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (nur Platinum)	nicht erhältlich

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	700 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (auch 3. Sitzreihe)	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	100 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicherheits-Paket)	250 Euro°
Klimaanlage/-automatik	Serie/390 Euro°
Navigationssystem	ab 950°
Zusatzheizung	350 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	480 Euro°
Panorama-Glasdach	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	1,5	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	2,2	Umwelt/EcoTest	2,8
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	2,2	Schadstoffe	1,7
Federung	2,2		
Sitze	2,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,2
Innengeräusch	1,9	Betriebskosten*	2,7
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,8
Motor/Antrieb	1,7	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	4,8
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	4,6
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest