



Peugeot 5008 HDi FAP 110 Access

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

Mit dem 5008 bietet Peugeot einen Kompakt-Van der unteren Mittelklasse an. Er ist in drei Ausstattungsvarianten und mit fünf verschiedenen Motorisierungen zu haben. Der rund 4,5 Meter lange Wagen zeigt sich gut verarbeitet und bietet einen geräumigen Innenraum. Serienmäßig verfügt er über fünf Einzelsitze, so dass hinten auch drei Erwachsene bequem Platz finden. Gegen Aufpreis ist eine dritte, im Kofferraumboden versenkbare Sitzreihe erhältlich. Die recht komfortable Federung zeigt sich langstreckentauglich. Der im Testwagen verbaute 1,6-l-Dieselmotor (mit 112 PS) ist nie überfordert und bietet bei vertretbarem Spritverbrauch (Testdurchschnitt: 5,8 l/100 km) gute Fahrleistungen. Die getestete Basisversion „Access“ besitzt eine solide Grundausstattung, allerdings sind einige Optionen für diese Variante nicht erhältlich. Mit einem Grundpreis von 24.000 Euro liegt der 5008 auf einem für seine Fahrzeugklasse durchschnittlichen Niveau.

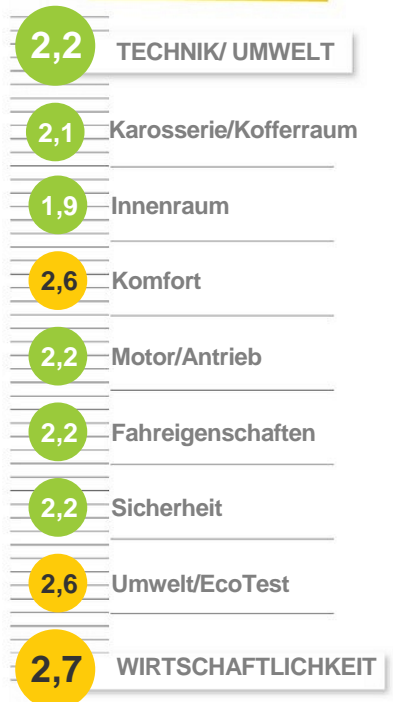
Karosserievarianten: -. **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Mazda 5, Opel Zafira, Toyota Verso, VW Touran.

+ ordentliche Verarbeitung, großer, variabler Kofferraum, gutes Raumangebot

- mäßige Heizwirkung, hohe Werkstattkosten



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck. Die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und alle Anbauteile sind sauber integriert. Im Interieur setzt sich das positive Bild größtenteils fort. Das Armaturenbrett ist teilweise geschäumt und die Bedienelemente sind gut eingepasst. Zahlreiche Alublenden und Hochglanz-Kunststoffflächen vermitteln einen hochwertigen Eindruck. Allerdings sind diese teilweise nicht richtig in der Mittelkonsole fixiert. Der Motorraum ist unten fast vollständig abgeschottet, was das Eindringen von Schmutz reduziert. Der restliche Unterboden zeigt sich nahezu komplett unverkleidet. Die Türausschnitte sind nach außen gut gegen Schmutz abgedichtet, es fehlt aber ein Kratzschutz für die lackierten Türschweller. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Das maximal zulässige Gesamtgewicht steigt bei sieben Sitzen um 180 kg, so dass die Zuladung mit 680 kg sehr großzügig ausfällt. Des Weiteren ist bei der aufpreispflichtigen dritten Sitzreihe das Notrad serienmäßig an Bord. Es befindet sich unter dem Fahrzeug. Wagenheber und Schraubenschlüssel sind ebenfalls vorhanden. Ohne dritte Sitzreihe kostet das Notrad Aufpreis und es ist nur ein Pannenset an Bord. Die Türen werden durch dünne unlackierte Seitenleisten gegen Parkrempler geschützt.

⊖ Die vordere Stoßstange besitzt keine Schutzleiste und in der hinteren gibt es nur eine angedeutete Leiste. Diese ist lackiert und kann nicht separat ausgetauscht werden. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden. Dies ist in dieser Fahrzeug- und Preisklasse nicht üblich.

3,1

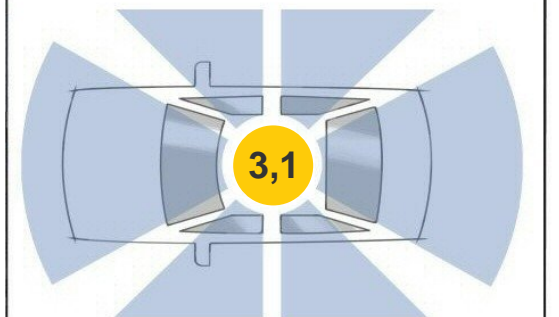
Sicht

Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Beim Rangieren sind die vorderen Fahrzeugenden jedoch durch die abfallende Motorhaube nicht einsehbar. Die rückwärtigen Enden lassen sich durch die senkrechte Heckpartie gut abschätzen. Durch die lange Fahrzeugfront werden Hindernisse unmittelbar vor dem Fahrzeug schlecht wahrgenommen und nach hinten behindert die hohe Fensterlinie den Bodenblick. Zudem wird die Sicht durch die A- und D-Säulen eingeschränkt und der Innenspiegel lässt nur ein kleines Sichtfeld zu. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung reicht es insgesamt für ein befriedigendes Ergebnis. Bei Dunkelheit leuchten die Halogenscheinwerfer die Fahrbahn befriedigend aus.

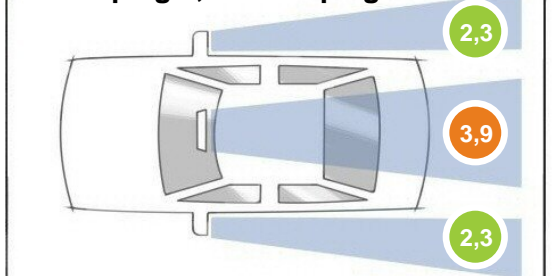


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

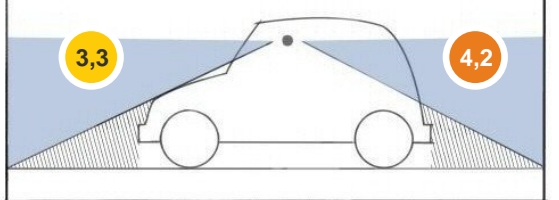
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

- + Durch das serienmäßige Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Durch die großen Außenspiegel hat man eine gute Sicht nach hinten.
- Bei dieser Ausstattungsvariante können weder Xenon-Scheinwerfer noch Kurven- oder Abbiegelicht erworben werden. Die Rückspiegel haben keinen asphärischen Bereich, der helfen würde, Objekte im toten Winkel besser wahr zu nehmen. Auch Parksensoren sind nicht verfügbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Peugeot lässt sich mittels Funkfernbedienung (mit gleichförmigen Tasten) ent- und verriegeln. Die Türen öffnen leicht und besitzen kräftige Aufhalter, die auch an Steigungen zuverlässig funktionieren. Allerdings besitzen diese nur zwei Rasterungen, die für enge Parklücken zu grob ausgelegt sind. Der Zustieg zur dritten Sitzreihe erweist sich als zufriedenstellend. Die äußeren Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich mit einem Handgriff aufstellen und nach vorn schieben.

- + Beim 5008 kann man generell bequem ein- und aussteigen. Dazu tragen die breiten Türausschnitte und die gut positionierten Schweller bei. Ein großer Schritt bleibt jedoch aufgrund der relativ breiten Schweller nicht aus. Vorn ist die Sitzhöhe nahezu optimal gewählt. Lediglich die flach verlaufende Windschutzscheibe beeinträchtigt den Zustiegsbereich etwas, so dass sich größere Personen leicht den Kopf stoßen können. Diese Gefahr besteht durch die niedrige Dachlinie und die ebenfalls erhöhte Sitzposition, auch in der zweiten Sitzreihe. Haltegriffe sind für alle außen Sitzenden am Dachhimmel vorhanden - außer für den Fahrer.
- Eine Umfeldbeleuchtung sowie Rückstrahler in den Türen sind nicht vorhanden.

0,8 Kofferraum-Volumen *

- + Der sehr großzügig bemessene Kofferraum des 5008 fasst 435 l (gemessen bis Laderaumabdeckung). Klappt man die zweite Sitzreihe um, lässt sich das Ladevolumen auf 950 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Dank des quadratischen Formats eignet sich der Kofferraum 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 gut 1,85 m finden unter der geöffneten Heckklappe Platz, ohne den Kopf einziehen zu müssen. Die äußere Ladekantenhöhe fällt mit 60 cm nahezu optimal aus, es stört keine innere Bordwand beim Be- und Entladen. Der Kofferraum ist aufgrund der glattflächigen Form sehr gut nutzbar. Weit vorn liegende Gegenstände sind von hinten noch zufriedenstellend erreichbar.
- Das Heckabteil ist mit einer kleinen Lampe nur schwach beleuchtet.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe lassen sich ohne großen Kraftaufwand umklappen. Auf der Rückseite der Lehnen sind Ablagen integriert, die im Bedarfsfall ausgeklappt werden und somit einen ebenen Ladeboden entstehen lassen. Die optionale dritte Sitzreihe lässt sich recht einfach vom Kofferraum aus aufstellen. Etwas umständlich fällt die Unterbringung der Gepäckraumabdeckung aus. Für diese ist eine zweite Halterung vorgesehen, allerdings muss man zuvor den Kofferraumboden, der über den optionalen Sitzen liegt, nach hinten klappen. Anschließend kann die Gepäckraumabdeckung in der zweiten Halterung arretiert werden. Erst jetzt lassen sich die beiden Zusatzsitze ausfahren. Insgesamt ist der gesamte Vorgang relativ umständlich. Ein Trennnetz gibt es optional.

1,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Interieur des Peugeot 5008 ist ergonomisch und funktionell aufgebaut. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und der Schalthebel liegt optimal. Die Anordnung der Pedale ist ebenfalls einwandfrei. Bei der Sitzeinstellung besteht jedoch noch Verbesserungspotential, da der Hebel zur Rückenlehneinstellung ungünstig auf Höhe der B-Säule positioniert ist und daher der Bedienraum eingeschränkt wird. Das unbeleuchtete Zündschloss ist zwar im Lenkstock angebracht, aber zum Fahrer gerichtet, was die Erreichbarkeit verbessert. Licht- und Nebelschlussleuchenschalter befinden sich ebenfalls am Lenkstock (Blinkerhebel) und lassen sich durch Drehen aktivieren und deaktivieren. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Die Wischer müssen vorn wie hinten manuell gesteuert werden. Die Rundinstrumente bieten einen guten Kontrast und lassen sich auch im Dunkeln gut ablesen. Zudem informiert das Kombiinstrument über wichtige Betriebszustände (u.a. Kühlwassertemperatur, Lichtstatus). Das Radio ist optimal positioniert und lässt sich gut erreichen. Allerdings könnten einige Schalter größer und besser greifbar sein. Alternativ kann es aber auch über einen zusätzlichen Hebel beim Lenkrad bedient werden. Das Radiodisplay gibt außerdem die Informationen des Bordcomputers, wie Durchschnittsverbrauch und Restreichweite, wieder. Dies könnte besser gelöst werden, da man beim Ablesen den Blick vom Verkehrsgeschehen wendet. Die Anordnung der Klimaanlagesteuerung ist prinzipiell gut, allerdings wird das Bedienteil je nach Stellung des Schalthebels verdeckt bzw. die Zugänglichkeit eingeschränkt. Die hinteren Passagiere können den Luftstrom in der B-Säule selbst einstellen. Für den Fahrer sind die Einsteller jedoch während der Fahrt unzugänglich. Vorne lassen sich die Fensterheber elektrisch verfahren und beide Seiten haben eine Auf-/Abautomatik, die auch ohne Zündung und bei geöffneten Türen funktioniert. Die hinteren Türen besitzen leichtgängige Fensterkurbeln. Leseleuchten gibt es für alle Insassen. Ablagefächer sind zahlreich vorhanden. Ein ausgesprochen großes Fach liegt im Mitteltunnel zwischen den Vordersitzen, das belüftet ist. Zudem sind zwei praktische Fächer im Fußraum der zweiten Sitzreihe vorhanden. Jedoch lassen sich diese nur nach dem Wegklappen des Fußraumteppichs erreichen.

⊖ Zum Schließen der Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen. Hinten verhaken sich die Rücksitzgurte gern hinter den Sitzlehnen und sind dann schlecht erreichbar. Der Gurt für den Mittelsitz ist am Dachhimmel angebracht und es ist nicht sofort verständlich, wie der Sicherheitsgurt eingesteckt werden muss. Das Handschuhfach ist viel zu klein und weist ein sehr ungünstiges Format auf. Zudem wird es nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.



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

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen reicht die Beinfreiheit für Personen bis 1,92 m, das Platzangebot im Kopfbereich fällt noch üppiger aus. Die Innenbreite ist sehr großzügig bemessen, so dass sich auch ein angenehmes subjektives Raumgefühl ergibt.

2,1 Raumangebot hinten*

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Passagiere eingestellt, können hinten noch Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m bequem Platz nehmen. Dank der Einzelsitze und der großzügigen Innenbreite finden hinten auch drei nebeneinander sitzende Erwachsene genügend Platz.

⊖ In der dritten Sitzreihe geht es deutlich enger zu. Erwachsene Personen haben ab 1,70 m kaum genügend Beinfreiheit.



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. Wird diese nicht verwendet, stört sie auch nicht. Allerdings sind die Sitze nicht herausnehmbar - dadurch muss das Gewicht der dritten Sitzreihe immer mittransportiert werden.

2,6 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Die Feder-Dämpferabstimmung ist komfortabel, tendiert aber in Richtung straff. Das Fahrwerk nimmt lange Bodenwellen gelassen und schwingt kaum nach. Auch kurze Bodenwellen werden gut pariert, aber deutlicher von den Insassen wahrgenommen. Stuckern tritt kaum auf. Weniger bequem wird es bei Einzelhindernissen, wie abgesenkten Kanaldeckeln: Hier spricht die Federung etwas hölzern an und gibt die Unebenheiten in den Innenraum durch. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft. Seitenneigung ist bei schnell durchfahrenen Kurven kaum vorhanden. Bei voller Beladung ändert sich die Federung nur wenig.

2,2 Sitze

⊕ Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und kann damit verschiedenen Staturen gut angepasst werden. Eine Neigungseinstellung des Sitzes ist nicht möglich. Vorn sind die Lehnen und Flächen günstig geformt und bieten dem Körper, auch in schnell durchfahrenen Kurven, festen Halt. Dank hoher Lehnen und angenehmer Polsterung bieten die Sitze insgesamt einen guten Komfort. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen. In der zweiten Sitzreihe sind drei Einzelsitze mit gleicher Breite vorhanden. Diese lassen sich längs verfahren. Eine Änderung der Lehnenneigung ist möglich.

Flächen- und Lehnenkonturen sind insgesamt etwas weniger ausgeprägt als vorn, bieten aber dennoch einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Oberschenkel-Unterstützung könnte größer sein und auch die Lehnenhöhe fällt etwas geringer aus als vorn.

⊖ Beim Beifahrersitz sind nur Längsrichtung und Lehnenneigung einstellbar. Die aufpreispflichtigen Sitze in der dritten Sitzreihe bieten nur wenig Komfort. Konturen sind kaum vorhanden, zudem findet man so gut wie keine Oberschenkel-Unterstützung vor, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden zu gering ist und die Sitzflächen sehr kurz ausfallen.

1,7 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau ist im Innenraum gering. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von knapp 67 dB(A) gemessen. Bei Autobahntempo fallen weder Fahr- und noch Windgeräusche unangenehm auf. Der Dieselmotor ist zwar unter Volllast und bei hohen Drehzahlen zu hören, wird jedoch nicht als unangenehm empfunden. Lediglich die Achsen neigen beim Überfahren von Schlaglöchern oder Querrillen zum Poltern, was im Innenraum kaum gedämpft hörbar ist.

3,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

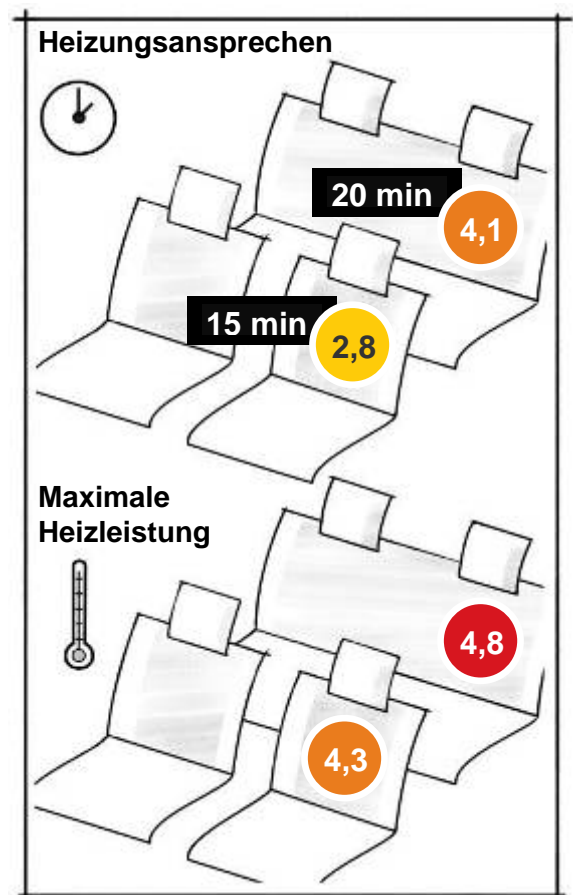
Der 5008 ist mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, die im Sommer für rasche Abkühlung sorgt. Die Temperatur kann nur grob eingestellt werden, da keine Temperaturanzeige vorhanden ist. Die Luftmengenverteilung ist nur in den vorgegebenen Stufen möglich. Die hinteren Passagiere können die Luftintensität an den B-Säulen selbst einstellen.

⊖ Das Heizansprechen ist in der ersten Sitzreihe befriedigend - die Wohlfühltemperatur von 22°C wird nach 15 Minuten erreicht. In der zweiten Sitzreihe dauert dieser Vorgang recht lange 20 Minuten. Die Heizleistung ist insgesamt noch ausreichend. Die optionale Zusatzheizung ist für diese Ausstattungsvariante leider nicht verfügbar.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der 1,6-l-Dieselmotor mit 112 PS weist gute bis befriedigende Elastizitätswerte auf. Auch beim simulierten Überholvorgang (Messung von 60 bis 100 km/h) schwächelt der Motor nicht und beendet diesen nach akzeptablen 8,3 Sekunden. Bei moderater Fahrweise ist ein schaltfaules Fahren möglich.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,2 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert. Vibrationen und leichte Brummfrequenzen sind lediglich im unertourigen Schubtrieb spür- und hörbar. Dreht man den Motor aus, ist er deutlich zu vernehmen. Insgesamt ist der 1,6-l-Diesel ein angenehmer Wegbegleiter.

1,9 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe weist eine gute Präzision auf. Der Gangwechsel lässt sich leicht vollziehen und die Wege sind durchschnittlich. Bei hohen Schaltgeschwindigkeiten hakt es jedoch gelegentlich. In den Rückwärtsgang kann man leicht schalten - ein Ring am Schaltknäuf sichert den Gang vor versehentlichem Einlegen.

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind sehr gut gewählt, dank passender Ganganschlüsse entstehen beim Schalten keine großen Drehzahlsprünge. Die Schaltstufen harmonisieren auch gut mit der Leistungscharakteristik des Motors. Insgesamt ist die Gesamtübersetzung eher kurz gewählt. Der sechste Gang ist etwas länger gewählt, so dass bei Autobahnfahrten das Drehzahlniveau nicht zu stark ansteigt.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

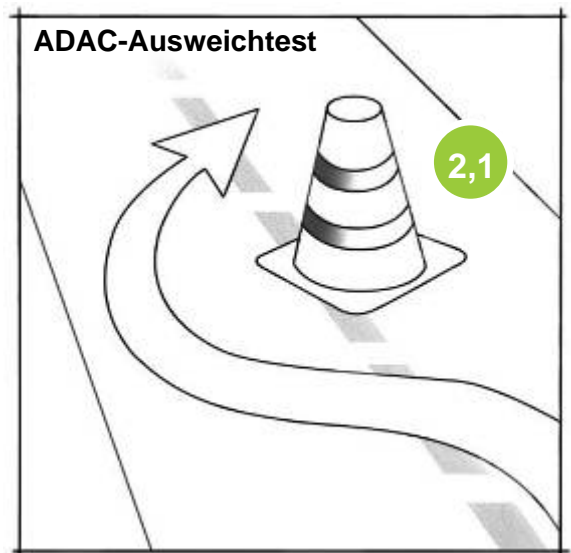
2,1 Fahrstabilität

Die Traktion geht in Ordnung, jedoch neigen die Antriebsräder aufgrund des recht hohen Drehmoments zum Durchdrehen - besonders bei nasser Fahrbahn. Abhilfe leistet hierbei die elektronische Traktionskontrolle.

⊕ 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. Beim ersten Einlenken zeigt er ein leicht untersteuerndes Fahrverhalten, durchfährt den Parcours jedoch sicher. Unterstützend greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein und bremst das Fahrzeug bis in einen unkritischen Geschwindigkeitsbereich ab. Ein übersteuerndes Verhalten ist zu keinem Zeitpunkt gegeben. Karosserieneigungen sind kaum wahrzunehmen und eine Kippgefahr besteht nicht. 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.



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.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an, wirkt aber synthetisch und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Besonders bei schnell durchfahrenen Kurven vermisst man etwas Rückmeldung - in Kombination mit Bodenwellen kommt eine leichte Unsicherheit auf. 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.

2,0 Bremse

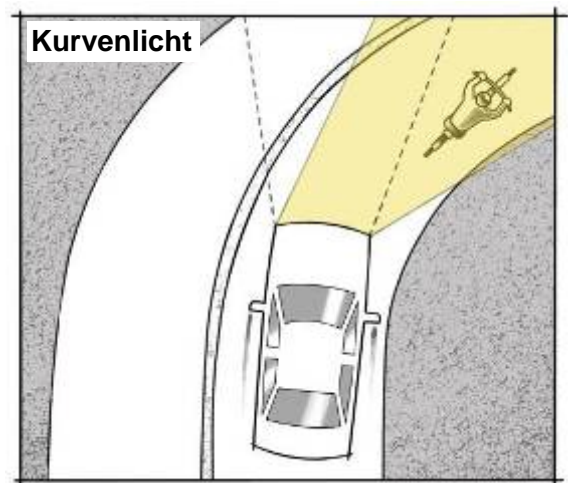
+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 5008 gute 36,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 215/55 R16, Michelin Primacy HP 93V). Die Bremsanlage zeigt sich auch unter hohen Belastungen standfest. Sie spricht gut an und lässt sich tadellos dosieren.

2,1 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Peugeot 5008 verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie über einen Bremsassistenten. Eine Traktionskontrolle ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein.

– Der Motor lässt sich auch ohne Betätigung des Kupplungspedals starten, so dass unbeabsichtigtes Anfahren möglich ist. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht sind für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP schneidet der 5008 gut ab, er erreicht 32 Punkte (89%) 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 anzuschallen. Über den Anschnallstatus der hinteren Gurte informiert ein Display. Die stabilen Türgriffe ermöglichen nach einem evtl. Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen.

– 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.

1,6 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 Reihe sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet, wodurch Kindersitze einfach installiert werden können. Dank der Einzelsitze passen in diesem Fahrzeug drei Kindersitze nebeneinander. Diese können auch aufgrund langer Gurte und feststehender Gurtschlösser einfach befestigt werden. Leider sind die Anlenkpunkte nicht optimal positioniert, wodurch ein 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 ausfällt. 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. Der Fahrerfensterheber besitzt 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 vorn geschoben wird. Wenn Fahrer- und Beifahrersitz nicht ganz zurück geschoben sind, können in der zweiten Sitzreihe ebenfalls Kindersitze befestigt werden.

3,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der 5008 nur 13 Punkte, das entspricht 37 Prozent 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.

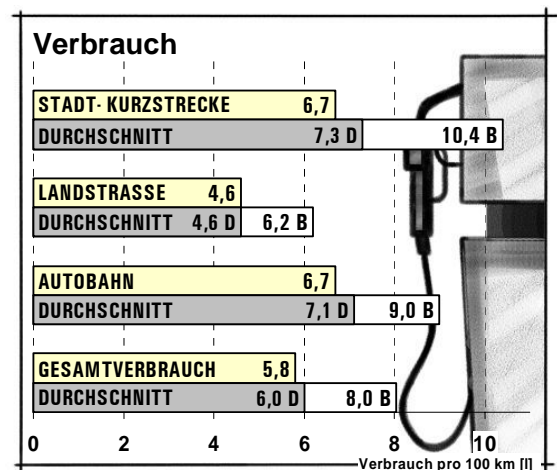
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Bei der ADAC-Messung benötigt der 5008 HDi 110 durchschnittlich 5,8 l Diesel auf 100 km. Diese setzen sich aus 6,7 l/100 km innerorts, 4,6 l/100 km außerorts und 6,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Zudem wurde ein CO₂-Ausstoß von 153 g/km gemessen. Hinsichtlich des ADAC EcoTest reicht dies für 27 Punkte.

1,8 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 42 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält er im ADAC EcoTest 69 Punkte und damit drei Sterne.



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

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 5008 Hdi 110 im Klassendurchschnitt ein befriedigendes Ergebnis beim Verbrauch vorweisen kann, liegen auch die Aufwendungen für den Diesel-Kraftstoff in einem akzeptablen Bereich.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Peugeot 5008 muss spätestens nach 20.000 km oder alle zwei Jahre zur Wartung in die Werkstatt. Der Zahnriemen muss nach 240.000 km oder spätestens nach zehn Jahren gewechselt werden.

- + Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

1,6 Wertstabilität*

+ Dem 5008 wird ein guter Restwertverlauf prognostiziert, obwohl das Modell bereits seit Ende 2009 auf dem Markt ist. Positiv wirken sich die moderne Motor-Technologie mit Partikelfilter und die Euro-5-Einstufung aus, ebenso der große Nutzwert des Vans.

3,4 Kosten für Anschaffung*

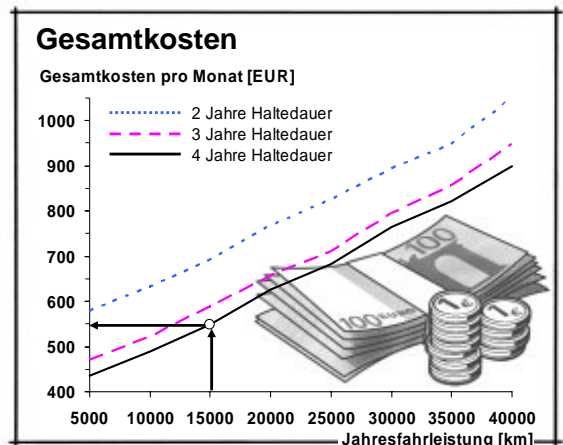
Mit einem Grundpreis von 24.000 Euro ist der 5008 kein Schnäppchen, zumal dafür lediglich die Grundausstattung zu erwerben ist. Zu beachten ist hierbei, dass einige Optionen (wie Zuheizler, Xenon-Scheinwerfer oder akustische Einparkhilfe) für diese Variante nicht erhältlich sind.

3,1 Fixkosten*

Die festen Kosten bleiben in einem befriedigendem Rahmen. Bei der Versicherungseinstufung schlagen besonders die Vollkasko- und vor allem die teure Teilkaskoversicherung zu Buche. Die jährlichen Steuern fallen mit 182 Euro ebenfalls recht hoch aus.

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die hohen Werkstatt- und Fixkosten werden vom guten Restwertverlauf etwas ausgeglichen, so dass die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich auf einem akzeptablen Niveau liegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 549 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	HDi FAP 110	HDi FAP 150	HDi FAP 155
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	82(112)	110(150)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	270/1750	340/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	12,2	9,6	12,3	9,9	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	195	185	195	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	7,7 S	5,8 D	6,3 D	7,4 D
CO2 [g/km]	159	167	135	149	177
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/17	14/20/17	14/18/20	14/19/20	14/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	110	126	182	248	304
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574	625	549	599	650
Preis [Euro]	21.150	25.750	24.000	27.650	29.450

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	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/ 4,6/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km / 153g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4529/1837/1644 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/680 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/950 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1080 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1030 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	285 Euro
Monatliche Gesamtkosten	548 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/20
Grundpreis	24.000 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Komfortblinker	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	260 € Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
3. Sitzreihe voll versenkbar	700 € Euro ^o
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	450 € Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich

AUSSEN

Einparkhilfe hinten	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	510 € Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen