



## Peugeot Partner Tepee e-HDi FAP 92 Stop&Start Active EGS6

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (68 kW / 92 PS)

**N**eben dem gigantischen Kofferraum, der gut zugänglich und einfach zu beladen ist, zählt der großzügig dimensionierte Innenraum zu den wichtigsten Pluspunkten des Partner Tepee. Der Familien-Van ist auf Wunsch auch mit drei Einzelsitzen anstatt einer durchgehenden Rückbank erhältlich. Dann finden sogar drei Kindersitze nebeneinander Platz, die dank hinterer Schiebetüren einfach befestigt werden können. Es ist zwar auch eine dritte Sitzreihe lieferbar, leider aber nicht in Kombination mit der getesteten Motor-Getriebe-Kombination. Keine Glanzpunkte kann der schwache Motor setzen. Die Fahrleistungen sind mau, der Verbrauch trotzdem hoch. Zudem nervt das automatisierte Schaltgetriebe EGS6 mit langsamen und unkomfortablen Schaltvorgängen. Der stärkere HDi 115 ist sicher die bessere Wahl. Sicherheitstechnisch bewegt sich der Partner auf aktuellem Stand, bietet aber keine innovativen Assistenzsysteme. Der Preis geht mit rund 20.800 Euro in Ordnung, empfehlenswert ist auf jeden Fall das Kinder-Komfort-Paket für 1330 Euro: Einzelsitze im Fond, eine Klimaanlage oder auch das große Staufach zwischen den Vordersitzen sind nur einige Details, die in dem Paket enthalten sind. **Karosserievarianten:** Kastenwagen. **Konkurrenten:** Citroen Berlingo, Fiat Dobló, Opel Combo, Renault Kangoo, VW Caddy Life.

**+** riesiger, gut zugänglicher Kofferraum, Platz für drei Kindersitze (mit optionalen Einzelsitzen), Schiebetüren im Fond, variabler, großzügiger Innenraum

**-** unharmonisches Automatikgetriebe, schwacher Motor, hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

1,4 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,2 Senioren

2,8 Langstrecke

1,4 Transport

5,0 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: April 2013  
Text: D. Silvestro

---

**2,1**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

---

**3,4**

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des Peugeot Partner ist nur zufriedenstellend. Die Spaltmaße verlaufen nicht immer ganz gleichmäßig und auch das Finish der Karosserie hinterlässt allenfalls einen befriedigenden Eindruck. Der Innenraum wird durch unterschiedliche Schwarz-, Grau- und Silbertöne aufgewertet, trotzdem kann das aber nicht über die billig wirkende Materialanmutung hinwegtäuschen. Der Motorraum ist nach unten verschlossen und an der Hinterachse sind aerodynamische Verkleidungen angebracht, wodurch unnötige Luftverwirbelungen reduziert und somit der Kraftstoffverbrauch gesenkt wird.

- + Ein spezieller Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird.
- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und zugesperrt werden. Die kräftigen Seitenleisten würden die Fahrzeugflanken hervorragend schützen, wären sie nicht lackiert und dadurch ebenfalls kratzempfindlich. Die Motorhaube wird nur durch einen Haltestab offen gehalten - Gasfedern wären deutlich praktischer.

---

**1,8**

### Alltagstauglichkeit

Der Peugeot Partner ist in der getesteten Ausstattungsvariante zwar serienmäßig nur mit vier vollwertigen Sitzplätzen ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es aber auch die Möglichkeit, drei Einzelsitze im Fond zu ordern (Kinder-Komfort-Paket). Das 7-Sitzer-Paket, welches zusätzlich zwei Sitzplätze in der dritte Sitzreihe bietet, ist für die getestete Motorvariante mit EGS6-Getriebe nicht verfügbar.

- + Die maximale Zuladung liegt bei recht großzügigen 550 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten von maximal 100 kg transportiert werden. Gegen Aufpreis ist auch eine stabile Dachreling vorhanden (nicht im Testwagen). Die zulässige Anhängelast geht mit 1.300 kg (gebremst, 12% Steigung) in Ordnung. Dank des großen 60 l Tanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.000 Kilometern realisieren. Gegen Aufpreis ist auch ein vollwertiges Reserverad erhältlich, das allerdings unter dem Fahrzeugboden montiert ist und somit stark verschmutzt. Bei Wahl des Reserverads findet man auch einen Wagenheber an Bord.
- Der Partner ist serienmäßig nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Reparaturen als unwirksam erweisen kann.

---

**3,0**

### Sicht

Der Peugeot Partner schneidet bei der Rundumsichtmessung durchschnittlich ab. Vor allem die breiten Dachsäulen und die hoch angebrachten Kopfstützen der Rückbank behindern die Sicht nach hinten und verhindern ein besseres Ergebnis. Das hintere Fahrzeugende lässt sich gut abschätzen, vorn entzieht sich die flach abfallende Motorhaube dem Blick des Fahrers. Die Scheibenwischer funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten gut, leider bleibt links ein breiter Streifen ungewischt.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Sicht auf den Verkehr. Die großen Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar, es fehlt jedoch ein asphärischer Bereich, der Objekte im toten Winkel des Fahrzeug besser sichtbar machen würde. Gegen Aufpreis gibt es für hinten eine Einparkhilfe (Park-Paket, im Testwagen verbaut). Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug sind gut zu erkennen. Das LED-Tagfahrlicht sorgt für eine bessere Erkennbarkeit des Fahrzeugs, kostet aber leider Aufpreis. Die Nebelscheinwerfer bieten auch eine Abbiegelicht-Funktion (optional).

⊖ Die H4-Halogencheinwerfer leuchten die Fahrbahn nur mäßig aus, Xenoncheinwerfer und Kurvenlicht sind nicht erhältlich. Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe bleiben niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen. Die Sicht im Innenspiegel ist nur ausreichend. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht lieferbar.

## 2,3 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen funktioniert beim Peugeot Partner dank der erhöhten Karosserie und den Schiebetüren im Fond weitgehend problemlos.

⊕ Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie, die großen, geraden Türenausschnitte vorne und die großen seitlichen Schiebetüren hinten (die nur im voll geöffneten Zustand zuverlässig fixiert sind) ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Außerdem behindert hinten kein Mitteltunnel den Fußraum, dadurch kann man problemlos den Mittelsitz erreichen. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, die Tasten werden aber gerne verwechselt. Beim Aussteigen leuchten die Scheinwerfer durch Betätigen der Lichthupe noch für kurze Zeit nach und beleuchten den Weg.

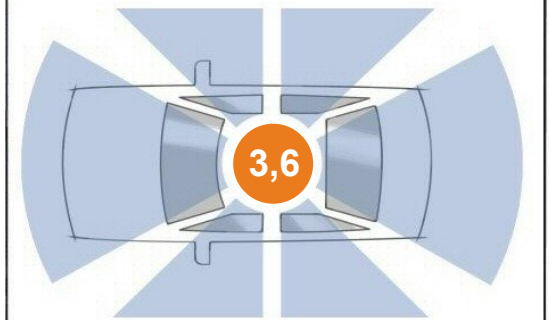
⊖ Am Dachhimmel fehlen an allen Sitzplätzen Haltegriffe. Die Türaufhalter der vorderen Türen sind zu schwach ausgelegt, um auch an Steigungen die Türen sicher offen zu halten.

## 0,7 Kofferraum-Volumen\*

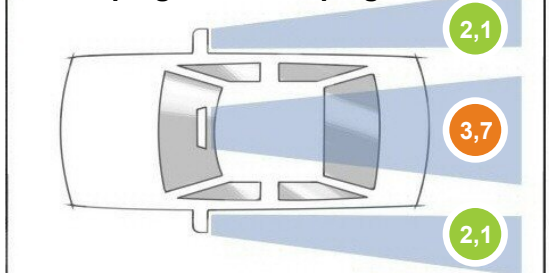
Der Kofferraum des Partner Tepee fällt riesig aus, der Lohn sind Bestnoten beim Kofferraumvolumen.

⊕ Sind die Sitze aufgerichtet, so steht ein Laderaum mit 475 Litern Volumen zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung stehen sogar 895 l Gepäckraum parat.

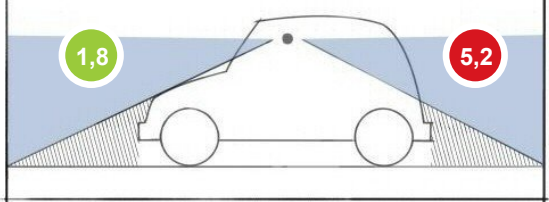
### Rundumsicht



### 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.



Der Kofferraum des Partner Tepee ist mit 475 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse üppig. Allerdings steht bei sieben Sitzplätzen so gut wie kein Kofferraum mehr zur Verfügung.

Auch bei umgeklappter zweiter Sitzreihe fällt das Kofferraumvolumen mit 1.185 l sehr großzügig aus (gemessen bis Fensterunterkante). Durch das quadratische Format des Kofferraums und die fast senkrechte Heckklappe lässt sich das Fahrzeug sehr gut bis zum Dach beladen, wodurch sich ein maximales Volumen von rund 2.175 l ergibt.

## 1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Vor allem die große Ladeöffnung und die weit nach oben schwingende Klappe machen den Kofferraum sehr gut zugänglich.

⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schwingt weit nach oben auf. Personen bis fast 1,90 Meter können darunter aufrecht stehen. Die Heckscheibe lässt sich für kleine Packstücke separat öffnen. Die Ladeöffnung ist sehr groß, der durchgehend ebene Ladeboden des Kofferraums liegt auf fast optimalem Niveau. Die Ladekante liegt rund 58 Zentimeter über der Fahrbahn, beim Ausladen behindert keine Kante. Mit seinem praktischen Format lässt sich der Laderaum sehr gut nutzen. Eine zweigeteilte Flügeltür an Stelle der Heckklappe gibt es nur für die Basisausstattung.

⊖ Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich leicht die Finger schmutzig, weil von außen nachgedrückt werden muss. Die Beleuchtung fällt dürftig aus.

## 1,4 Kofferraum-Variabilität

Die optionalen Einzelsitze (Kinder-Komfort-Paket) der zweiten Sitzreihe können geklappt und komplett herausgenommen werden.

⊕ Da die Sitze nicht zu schwer sind (ca. 14 kg), funktioniert das Herausnehmen recht einfach, auch wenn der Mechanismus ab und zu etwas hakt. Für lange, sperrige Gegenstände lässt sich die Beifahrersitzlehne vorklappen.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

Die Bedienung des Peugeot Partner fällt nicht schwer, da die meisten Funktionen logisch aufgebaut sind.

⊕ Die Bedienelemente von Heizung und Radio sind weit oben angeordnet und gut ablesbar. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert (optional). Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und vergeudet somit keine Energie. Im serienmäßigen Bordcomputer können u.a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgelesen werden. Der gesamte Innenraum verfügt über viele praktische Ablagen, auch Halter für große Wasserflaschen sind vorhanden. An den Vordersitzlehnen wurden Klapptische angebracht. Vorn wie hinten gibt es eine helle Innenbeleuchtung und Leselampen. Auf langen Reisen sorgt der Tempomat für gleichbleibende Geschwindigkeit und das Navigationssystem für die richtige Routenwahl.



**Modernes Design und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Partner Tepee. Bei der Funktionalität besteht noch etwas Raum für Verbesserungen.**



⊖ Sehr schlecht bedienbar und kaum einsehbar hinter dem Lenkrad versteckt, findet man den Drehschalter für das Automatikgetriebe. Es dauert lange bis man die richtige Fahrstufe gewählt hat. Ein konventioneller Automatikwählhebel wäre sicher die bessere Lösung. Der Drehzahlmesser stammt aus den Benziner-Modellen und reicht bis 7.000 U/min. Da auch noch der rote Bereich fehlt, verliert man etwas die Orientierung. Die Tasten für die Sitzheizung sind am Sitz außen und sehr weit hinten angebracht. Sie werden bei angelegtem Sicherheitsgurt vom Gurtband verdeckt. Die mechanischen Bedienelemente der Sitzeinstellung sind unpraktisch aufgebaut - eine Höheneinstellung ist nur bei stehendem Fahrzeug sicher möglich. Das Handschuhfach ist zwar gekühlt, aber unbeleuchtet. Einen Einklemmschutz und eine Auf-/Abwärtsautomatik gibt es nur am Fahrerfenster.

---

## 1,6 Raumangebot vorne\*

Auf den vorderen Plätzen herrschen hervorragende Platzverhältnisse.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m haben genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen (ca. 2,10 m). Das subjektive Raumgefühl ist sehr großzügig, weil üppige Ellenbogen- und Kopffreiheit zur Verfügung stehen.

---

## 2,4 Raumangebot hinten\*

Auch im Fond ist der Raum großzügig bemessen.

⊕ Bis 1,85 m große Personen finden ausreichend Beinfreiheit vor (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit und die Innenbreite sind üppig bemessen, wenn auch die Seitenverkleidungen etwas weit in den Fahrgastraum ragen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 2,5 Innenraum-Variabilität

Gegen Aufpreis sind anstatt der durchgehenden Sitzbank im Fond drei Einzelsitze erhältlich. Eine dritte Sitzreihe ist in dieser Ausstattungsvariante nicht erhältlich.

⊕ Die hinteren Sitze können einzeln ausgebaut werden. Leider sind sie nicht längs verschiebbar.

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist klar in Richtung Komfort abgestimmt. Bei langen Bodenwellen neigt das Fahrzeug dadurch speziell bei voller Beladung zum Nachschwingen. Nick- und Wankbewegungen halten sich trotz des hohen Aufbaus in noch akzeptablen Grenzen.

⊕ Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher werden ebenso wie kurz hintereinander folgende Fahrbahnunebenheiten gut abgedefert. Auch Stuckern tritt in keinem Geschwindigkeitsbereich auf.

⊖ Fährt man allerdings über Kopfsteinpflaster dröhnt die Karosserie sehr stark und starke Vibrationen werden in den Innenraum übertragen.

## 2,8 Sitze

Der Komfort auf den vorderen Sitzen ist zufriedenstellend. Die Unterstützung des Lordosenbereichs könnte an den hohen Rückenlehnen allerdings ausgeprägter sein. Seitenhalt bieten sie nicht viel. Am Fahrersitz kann die Sitzhöhe eingestellt werden. Das Fahrzeug sollte dabei aber stehen, die Einstellung funktioniert durch Belasten und Entlasten des Sitzes. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höhenjustierung. Die Lehnenneigung der hinteren Einzelsitze kann ebenfalls eingestellt werden. Auch hier sitzt man ordentlich. Die Oberschenkelauflege in der zweiten Sitzreihe ist aber recht gering. Es gibt keine einstellbare Lordosenstütze.

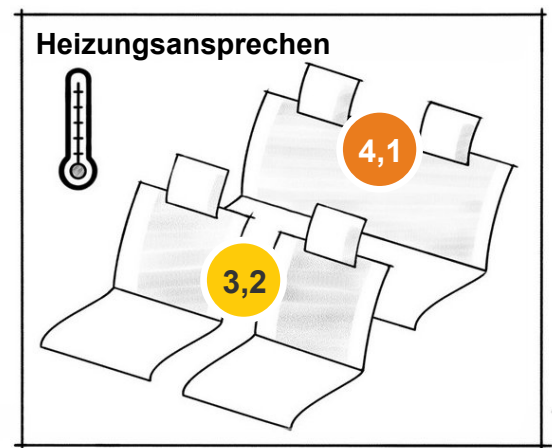
## 3,1 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei akzeptablen 70,7 dB(A). Vor allem der Motor ist dabei im Innenraum präsent. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Unangenehm laut wird der Peugeot aber nie.

## 3,1 Klimatisierung

Sowohl eine Klimaanlage, als auch eine Klimaautomatik kosten in dieser Ausstattung Aufpreis. Die im Testwagen verbaute Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsgerecht. Auf den vorderen Sitzplätzen wird der Innenraum bei kalten Temperaturen zufriedenstellend schnell erwärmt.

⊖ Im Fond ist die Heizleistung allerdings mau. Es vergeht viel Zeit, bis sich die Passagiere einigermaßen wohl fühlen. Die Luftverteilung kann nur im Gesamten vorgenommen werden, die anwählbaren Kombinationen sind vorgegeben. Die Seitenscheiben der zweiten Sitzreihe sind nur ausstellbar und verhindern eine zügige Durchlüftung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 4,2 MOTOR/ANTRIEB

### 5,5 Fahrleistungen\*

⊖ Der 92 PS starke Basisdiesel kann in Verbindung mit dem träge schaltenden EGS6-Automatikgetriebe nicht überzeugen. Es vergeht viel Zeit, bis Überholvorgänge abgeschlossen sind. Schon für die richtige Gangwahl benötigt das Getriebe gefühlte Sekunden. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h werden rund 11,9 s benötigt.

## 3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des 1,6 l Dieselmotors geht insgesamt in Ordnung. Über das ganze Drehzahlband dringen leichte Vibrationen in den Innenraum. Bewegt man das Fahrzeug bei niedrigen Drehzahlen und ruft dann Leistung ab, neigt der Motor zum Dröhnen.

4,2

## Schaltung

Das automatisierte Schaltgetriebe EGS6 kann kaum überzeugen und ist nicht empfehlenswert.

⊕ Ab einer gewissen Fahrgeschwindigkeit wird der Rückwärtsgang nicht mehr geschaltet. Unterschreitet man diese Geschwindigkeit bei vorgewähltem Rückwärtsgang, so wird dieser unsanft eingelegt. Die Gangwechsel können automatisch oder über Paddel am Lenkrad vollzogen werden. Der eingelegte Gang wird dem Fahrer im Display angezeigt.

⊖ Die Gangwechsel dauern viel zu lange. So haben die Insassen ausreichend Zeit für ausgiebiges Kopfnicken - ein unangenehmes Fahrgefühl. Die Schaltstrategie wird überschattet von unsinnigen Fehlschaltungen. Sollen zum schnellen Beschleunigen zwei Gänge herunter geschaltet werden, so überspringt das Getriebe nicht und schaltet die Gänge hintereinander. Bis dann der richtige Gang gewählt ist, kann man nicht mehr von schnellem Beschleunigen sprechen. Der Drehknopf zur Einstellung der Fahrstufe ist sehr ungünstig und schlecht greifbar im Armaturenbrett untergebracht und wird zudem noch vom Lenkrad verdeckt.

2,3

## Getriebeabstufung

⊕ Die Abstimmung der sechs Gänge ist in sich stimmig und passt gut zur Charakteristik des Motors. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung wurde nicht zu kurz gewählt. Der Motor dreht bei 130 km/h im größten Gang mit ca. 2.950 Touren.

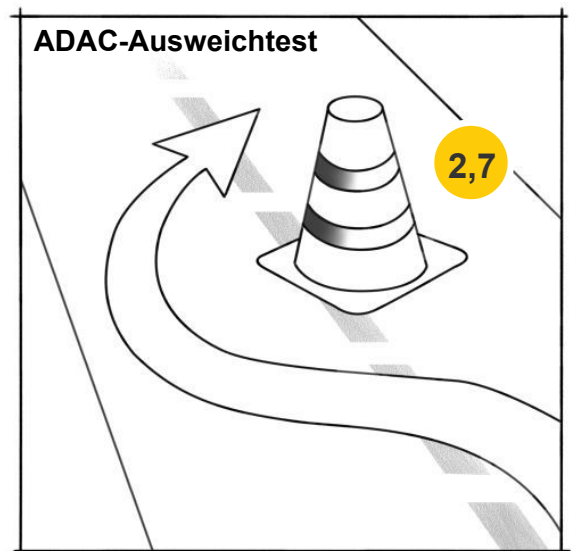
2,6

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,7

### Fahrstabilität

Der Peugeot Partner Tepee fährt sich überwiegend richtungsstabil. In Grenzsituationen, z.B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das serienmäßige ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten. Bei beladenem Fahrzeug sind allerdings leichte Lenkkorrekturen nötig. Beim ADAC Ausweichtest macht sich der hohe Aufbau des Fahrzeugs bemerkbar. Beim Gegenlenken schiebt der Peugeot über die Vorderachse und bleibt dadurch kurzzeitig nicht lenkbar. Durch effiziente ESP-Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut, dadurch besteht zu keiner Zeit Kipp- oder Schleudergefahr. Der Wagen hält selbst auf schlechten Straßen und bei Seitenwind gut seine Spur. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen. In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt der Wagen nur leichte und gut beherrschbare Lastwechselreaktionen.



**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 gefühllose Lenkung des Peugeot kann nicht ganz überzeugen. Um die Mittellage spricht sie zwar spontan an, bietet dem Fahrer aber keine definierte Mittenzentrierung. Mit steigendem Lenkwinkel lässt das Lenkgefühl nach und der Fahrer erhält kaum Rückmeldung.

- + Durch die insgesamt direkte Auslegung (knapp drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag) und die Leichtgängigkeit der Lenkung wird das Rangieren im Stand erleichtert.
- Nicht rühmlich ist der große Wendekreis von 11,7 m - auf engen Raum muss man dadurch oft mehrmals rangieren.

## 2,3 Bremse

+ Für eine Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Peugeot 36,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Energy Saver 94H der Größe 205/65 R15). Die gute Wirkung lässt auch bei starker Beanspruchung nicht nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich feindosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt das Fahrzeug eine zufriedenstellende Spurtreue.

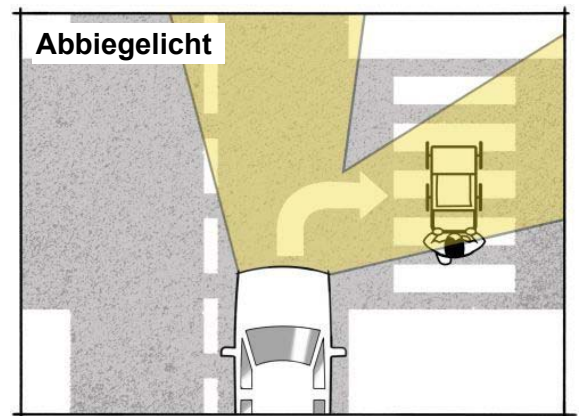
## 2,6 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Peugeot Partner Tepee erfüllt die Grundanforderungen an die aktive Sicherheit, bietet aber keine innovativen Fahrerassistenzsysteme.

+ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, ein hydraulischer Bremsassistent sowie in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht sind serienmäßig verbaut. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis ist ein Speedlimiter erhältlich.

- Die Handbremse ist mit montierter mittlerer Staubox im Notfall vom Beifahrer schlecht erreichbar. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Es gibt keine Rückstrahler oder -leuchten, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen würden.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

### 2,8 Passive Sicherheit - Insassen

Der Peugeot Partner ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Ein Crashergebnis liegt zwar nicht vor, doch sollten die Ergebnisse des weitgehenden baugleichen Citroen Berlingo auf den Peugeot Partner übertragbar sein. Der Berlingo konnte mit 27 von maximal 37 Punkten ein durchschnittliches Ergebnis bei der Insassensicherheit einfahren. Die Kopfstützenhöhe vorne reicht für Personen bis ca. 1,80 m Körpergröße.



Die Kopfstützen hinten bieten dagegen nur knapp 1,75 m großen Personen genügend Schutz. Der Horizontalabstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne und hinten gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall verringert.

- ⊕ An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- ⊖ Nur der Fahrerplatz ist mit einem Gurtwarner ausgestattet. Peugeot bietet zwar gegen Aufpreis ein automatisches Notruf-System an (Peugeot Connect Box), doch ist diese Funktion nicht in der getesteten Ausstattungsvariante verfügbar. Das Warndreieck und der Verbandskasten haben keine fest definierten Halterungen und sind somit im Ernstfall nicht schnell genug erreichbar.

## 1,6 Kindersicherheit

- ⊕ Beim den ADAC Crashtests erreicht der weitgehend baugleiche Citroen Berlingo bei der Kindersicherheit 39 von 49 Punkten und damit vier Sterne. Die Ergebnisse sollten weitgehend auf den Partner übertragbar sein. Die hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Die meisten Kindersitze können mit diesem System oder per Gurt sicher befestigt werden. Dank der Einzelsitze in der zweiten Sitzreihe (Aufpreis) lassen sich auch drei Kindersitze nebeneinander befestigen. Der Beifahrerairbag ist via Schlüsselschalter abschaltbar, somit lassen sich auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz montieren. Laut Betriebsanleitung sind auf allen Sitzplätzen alle Kindersitzklassen erlaubt.
- ⊖ Isofix-Kindersitze mit einem Stützfuß können beim Peugeot Partner auf den mittleren Außensitzen nicht verwendet werden, da im Fußraum Staufächer mit Kunststoffdeckel vorhanden sind, die keine sichere Abstützung ermöglichen. Die weit hineinragenden Säulen der Schiebetüren erschweren das Anschlallen von Kindersitzen auf den hinteren Außensitzen.

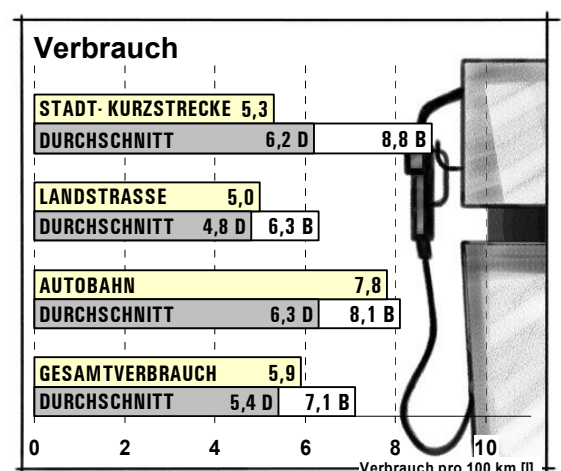
## 4,0 Fußgängerschutz

- ⊖ Der Fußgängerschutz birgt noch deutliches Verbesserungspotential. Fast alle Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet. Auch die Außenbereiche des Stoßfängers sind nicht entschärft. Der Berlingo erhält dadurch bei den Crashtests nur knapp zwei Sterne (10 Punkte) für den Fußgängerschutz. Die Ergebnisse sollten weitgehend übertragbar sein.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO2\*

- ⊖ Der Peugeot Partner-HDI 92 EGS6 kann beim Verbrauch nicht glänzen. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 l/100 km gemessen. Die ermittelte CO2-Bilanz liegt mit 187 g/km für diese Fahrzeugklasse im schlechten Bereich. Im EcoTest gibt es dafür nur magere 20 Punkte. In der Stadt fällt der Verbrauch dank Start-Stopp-System mit 5,3 l/100 km akzeptabel aus. Außerorts sind es 5,0 l und auf der Autobahn 7,8 l pro 100 km.



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

---

## 2,6 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im durchschnittlichen Bereich. Leichte Schwächen gibt es noch beim NOx-Ausstoß auf der Autobahn. Dadurch erhält der Partner nur 34 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. Insgesamt erreicht das Fahrzeug nur mäßige 54 Punkte und damit drei Sterne im EcoTest.

---

## 2,9 AUTOKOSTEN

---

### 2,9 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Partner ist zwar nicht besonders sparsam, doch dank günstigerem Dieselmotor fällt die Bewertung noch durchschnittlich aus.

---

### 2,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ist ein kleiner - alle 60.000 km oder sechs Jahre ein großer Service fällig. Der 1,6-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 12 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

---

### 3,8 Wertstabilität\*

Dem bereits seit 2008 gebauten Peugeot Partner kann ein gerade noch akzeptabler prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

---

### 3,3 Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 20.800 Euro reiht sich der Peugeot Partner im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse ein. Die getestete Variante zeigt sich dabei nicht besonders üppig ausgestattet: Klimaanlage, LED-Tagfahrlicht oder auch die drei Einzelsitze kosten Aufpreis. Viele Ausstattungsdetails sind für die Motorisierung nicht erhältlich, da dieser Motor nicht mit hochwertigeren Ausstattungsvarianten kombinierbar ist. Auch eine dritte Sitzreihe ist in der Motor/Getriebe-Kombination nicht lieferbar.

---

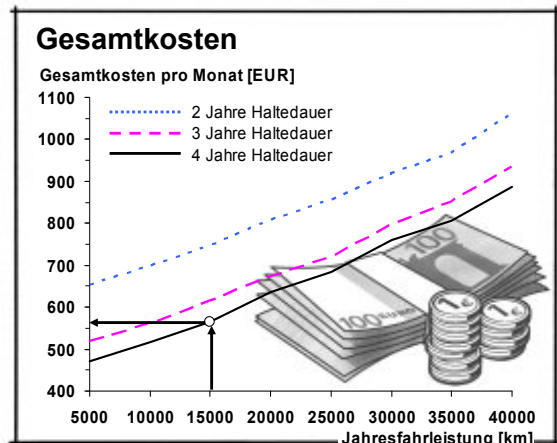
### 3,4 Fixkosten\*

Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 182 Euro noch akzeptabel aus. Die Aufwendungen für die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung fallen im Klassenvergleich etwas erhöht aus (KH:17; VK:19).

⊕ Günstig ist der Partner dagegen in der Teilkaskoversicherung (TK:17).

## 2,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen trotz der nicht ganz niedrigen Fixkosten und dem hohen prozentualen Wertverlust absolut gesehen noch im besseren Klassendurchschnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 566 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	98 VTi	120 VTi	e-HDi FAP 92 Stop&Start	HDi FAP 115
Aufbau/Türen	KB/4	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	72 (98)	88 (120)	68 (92)	84 (114)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	152/3500	160/4250	230/1750	240/1500
0-100 km/h[s]	13,8	12,0	14,3	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	166	177	163	173
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,7 S	7,3 S	4,9 D	5,3 D
CO2 [g/km]	155	169	129	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/16	16/18/16	17/19/17	18/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	122	150	190	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574	605	560	579
Preis [Euro]	16.990	18.950	20.050	20.950

### 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-Haftpf.  
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	68 kW (92 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/65R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (A.Gang)	<b>11,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,3/5,0/7,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>187 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,7 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4380/1810/1801 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2090 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1520 kg/550 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>475 l/1185 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>112 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>49 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>106 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>299 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>566 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/17
Grundpreis	20.800 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Sicht-Paket)	360 Euro°
Automatikgetriebe (EGS6)	750 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Park-Paket)	400 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	360 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze (Kinder-Komfort-Paket)	1.330 Euro°
3. Sitzreihe (7-Sitzer-Paket)	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Kinder-Komfort-Paket)	1.330 Euro°
Klimaautomatik (Klima-Paket)	1.400 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	470 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,9**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	1,8	Lenkung*	3,0
Sicht	3,0	Bremse	2,3
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Sicherheit</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen*	0,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Kofferraum-Variabilität	1,4	Kindersicherheit	1,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Fußgängerschutz	4,0
Bedienung	2,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,3</b>
Raumangebot vorne*	1,6	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	4,0
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	2,6
Innenraum-Variabilität	2,5		
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>		
Federung	2,5		
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	3,1		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>4,2</b>		
Fahrleistungen*	5,5		
Laufkultur	3,2		
Schaltung	4,2		
Getriebeabstufung	2,3		

AUTOKOSTEN

**2,9**

Betriebskosten*	2,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	3,8
Kosten für Anschaffung*	3,3
Fixkosten*	3,4
Monatliche Gesamtkosten*	2,7

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen