



Peugeot 5008 HDi FAP 150 Allure

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

Peugeot hat seine Großraumlimousine der unteren Mittelklasse, den 5008, überarbeitet. Zu erkennen ist dies vor allem an der neuen Front, die nun das aktuelle Markengesicht trägt. Den Testwagen zieren zudem die optionalen Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion und LED-Tagfahrlicht. Der Innenraum präsentiert sich gewohnt großzügig und auch das Kofferraum-Volumen ist mit 435 Litern (bis zur Kofferraumabdeckung) üppig. Auch die Variabilität ist geblieben: Die Beifahrersitzlehne lässt sich serienmäßig vollständig nach vorn umklappen und die Fond-Einzelsitze sind längs verschieb- und vorklappbar. Gegen Aufpreis sind wie in unserem Testwagen zwei voll versenkbare Sitze in der dritten Reihe erhältlich - große Personen finden darauf aber wenig Platz. Mit der getesteten Motorisierung kann der 5008 ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen erzielen, aber keine Glanzpunkte im EcoTest setzen. Der Durchschnittsverbrauch fällt mit 5,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer im Klassenvergleich recht hoch aus. Punkten kann er bei der aktiven Sicherheitsausstattung. So sind ein Head-up-Display, ein Abstandswarner und ein Reifendruckkontrollsystem serienmäßig an Bord. Allerdings hat der Peugeot auch einen stolzen Preis. Er ist in der getesteten Ausstattungsvariante ab 30.750 Euro zu haben. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen Grand C4 Picasso, Ford Grand C-MAX, KIA Carens, Opel Zafira Tourer, Toyota Verso, VW Touran.

+ sehr hohe Zuladung, erhöhte Sitzposition, Fehlbetankungsschutz, gute Sicherheit

- unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, sehr hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

5,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,6 Familie

3,9 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,1 Langstrecke

1,5 Transport

2,7 Fahrspaß

3,7 Preis/Leistung

2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung des Peugeot 5008 macht insgesamt einen recht guten Eindruck. Die einzelnen Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, aufs ganze Fahrzeug gesehen unterscheidet sich das Maß jedoch etwas. Die Anbauteile sind insgesamt ordentlich eingepasst, wenn auch die Übergänge teilweise etwas gleichmäßiger sein könnten. Der Kofferraum ist gut verkleidet, jedoch sind die Kunststoffe recht kratzempfindlich. Das Interieur präsentiert sich optisch ansprechend. Das Armaturenbrett ist im oberen Bereich geschäumt und lackierte Oberflächen sowie Chromapplikationen werben es auf. Zudem sind die A-Säulen mit Stoff überzogen. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Darüber hinaus werden die vorderen Schweller mit Leisten vor Kratzern geschützt. Der Motorraum ist von unten abgeschottet und verschmutzt dadurch nicht so leicht, der restliche Unterboden zeigt sich allerdings kaum verkleidet. Der 5008 HDi ist serienmäßig mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet, so dass der Peugeot nicht versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.
- Die unteren Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart und kratzempfindlich. Die Stoßfänger haben keine austauschbaren Leisten, die bei kleineren Remplern schützen könnten. An den Fahrzeugflanken gibt es immerhin Schutzleisten, wenn auch diese dünn und lackiert sind. Hinten sind der Rückfahrcheinwerfer und die Nebelschlussleuchte tief im Stoßfänger bruchgefährdet positioniert. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, in dieser Fahrzeugklasse sollten Gasdruckfedern verbaut sein. Der Tankverschluss muss umständlich mit dem Schlüssel geöffnet werden.

1,8

Alltagstauglichkeit

- +** Der 5008 bietet eine gute Alltagstauglichkeit. In der Grundausstattung hat der Peugeot fünf Einzelsitze. Gegen Aufpreis lassen sich zusätzlich zwei Sitze in der dritten Sitzreihe ordern (im Testwagen). Mit einer Tankfüllung (60 l) lassen sich Reichweiten bis rund 1090 Kilometer realisieren. Die maximale Zuladung erweist sich mit 650 Kilogramm als sehr großzügig (höheres zulässiges Gesamtgewicht bei sieben Sitzen). Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es bei der getesteten Variante serienmäßig (für die niedrigeren Ausstattungen nicht erhältlich). Für den Zugbetrieb sind gebremste Anhängelasten bis 1.550 Kilogramm und ungebremste bis 750 Kilogramm zulässig.
- Für den Fall einer Reifenpanne gibt es lediglich ein Reifenreparaturset, das sich jedoch unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Für die getestete Variante ist auch das optionale Notrad nicht erhältlich. Darüber hinaus fehlen Wagenheber und Radmutterenschlüssel, so dass ein Räderwechsel nicht problemlos möglich ist.

2,5

Sicht

In diesem Kapitel erreicht der 5008 ein noch gutes Ergebnis. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Peugeot durchschnittlich ab. Während die A-Säulen nicht zu breit ausfallen, ist besonders der Blick nach schräg hinten eingeschränkt. Die Karosserie lässt sich nur ausreichend einsehen, wenn auch das Heck noch akzeptabel abgeschätzt werden kann. Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich nur durchschnittlich wahrnehmen. Der Innenspiegel fällt recht klein aus, so dass auch das Sichtfeld nach hinten klein ist.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Durch die höhere Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Außenspiegel sind groß und bieten ein ordentliches Sichtfeld nach hinten. Die Scheibenwischer arbeiten gegenläufig und weisen daher einen großen Wirkungsbereich auf. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren an Front und Heck sowie die optionale Rückfahrkamera (im Testwagen). Darüber hinaus ist der 5008 mit einem Parklückendetektor ausgestattet. Dieser vermisst die Lücke und signalisiert dem Fahrer, ob diese geeignet ist. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man auch untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Das optionale Bi-Xenonlicht (im Testwagen) leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus und schwenkt in Kurven mit (Kurvenlicht). Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

⊖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse im Nahbereich schlecht wahrnehmen. Mit zusätzlichen asphärischen Bereichen in den Außenspiegeln ließe sich der tote Winkel besser einsehen, die gibt es beim Testwagen aber nicht. Ein Abbiegelicht gibt es ebenfalls nicht.

2,4 Ein-/Ausstieg

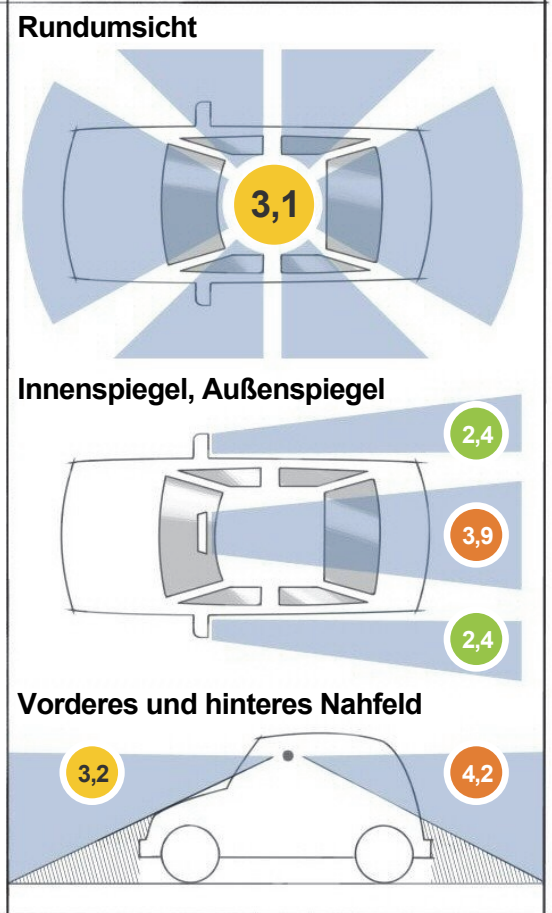
Der 5008 Allure ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Die Schlüsseltasten sind zwar groß, aber gleichförmig, so dass sie gelegentlich verwechselt werden können. In die dritte Sitzreihe gelangt man akzeptabel. Die Einzelsitze der zweiten Reihe lassen sich zwar nach vorn klappen, der Zustiegsbereich ist aber dennoch klein. Die Zwischenstellungen der Türraasterungen könnten etwas kräftiger dimensioniert sein, jedoch sind die Endpositionen kräftig. Haltegriffe gibt es lediglich für den Beifahrer und in der zweiten Sitzreihe, vorn links und ganz hinten fehlen diese.

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn bequem, wenn auch die Türschweller breit ausfallen. Die Türschweller liegen niedrig, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen und auch die Sitzhöhe über der Straße ist sehr günstig. In den Fond kommt man dank großer Türöffnungen ebenfalls bequem hinein. Der Peugeot ist serienmäßig mit einer Außen- und Umfeldbeleuchtung ausgestattet. Diese wird beim Öffnen des Fahrzeugs automatisch aktiviert und beim Verlassen des Fahrzeugs manuell über das Fernlicht eingeschaltet.

⊖ Aufgrund der flach verlaufenden Windschutzscheibe sollten große Personen beim Einsteigen auf den Kopf achten, da dieser leicht an der Oberkante des Türausschnitts gestoßen werden kann.

1,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Mit eingeklappter dritter Sitzreihe fasst das Ladeabteil 435 Liter bis zur Kofferraumabdeckung. Baut man die Ablage aus, passen bis unters Dach 805 Liter hinein.



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



Mit 435 l Kofferraumvolumen bietet der 5008 ordentlich Platz für das Gepäck, Maximal sind 1.760 l Volumen möglich.

Es finden 17 handelsübliche Getränkeboxen Platz. Nach dem Umlegen der zweiten Sitzreihe können bis zur Fensterunterkante 950 Liter verstaut werden. Belädt man das Abteil bis unter das Dach, passen sogar 1.760 Liter hinein.

– Mit aufgestellter dritter Sitzreihe fällt das Kofferraum-Volumen sehr gering aus. Es können lediglich 110 Liter verstaut werden.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich relativ leicht anheben und schwingt ab etwa 1/3 des Weges von alleine auf. Im offenen Zustand bietet sie Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m genügend Platz darunter. Die Ladeöffnung ist breit und hoch, so dass sperrige Gegenstände leicht eingeladen werden können. Höhe und Breite des Abteils selbst sind durchschnittlich. Die Ladekante liegt nur 60 Zentimeter über der Straße, wodurch das Gepäck zum Einladen nicht weit angehoben werden muss. Aufgrund des recht tiefen Ladeabteils lassen sich bei den Rücksitzen liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen. Zum Ausladen muss das Ladegut aufgrund des ebenen Ladebodens nicht weit angehoben werden. Das Ladeabteil ist mit zwei Lampen ordentlich ausgeleuchtet. Eine Lampe dient als Taschenlampe und kann herausgenommen werden.

– Sehr große Personen können sich an dem abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

2,1 Kofferraum-Variabilität

+ Der 5008 bietet mit den drei umklappbaren Einzelsitzen eine gute Kofferraum-Variabilität. Das Umklappen ist nur von vorn aber ohne großen Aufwand möglich. Hierfür muss man nur an einer Schlaufe in den Sitzen ziehen, wodurch diese von allein nach vorn klappen. Die Gurte können beim Zurückklappen nicht beschädigt werden. Für den Transport langer Gegenstände kann die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn umgelegt und als Auflage genutzt werden. Für die Kofferraumabdeckung gibt es hinter der ausgeklappten dritten Sitzreihe eine zweite Halterung.

– Zur Befestigung kleiner Utensilien gibt es kaum Möglichkeiten. Es finden sich zwar stabile Zurrösen, sonst gibt es aber nur kleine Kunststoffhaken und zwei kleine Fächer in den Seitenverkleidungen. Nur bei aufgestellter dritter Sitzreihe entsteht noch ein Fach unter dem Kofferraumboden (hinter den Sitzen).

1,9 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das Cockpit des 5008 wirkt auf den ersten Blick aufgrund der vielen recht kleinen Schalter etwas unübersichtlich, die Mittelkonsole ist aber etwas zum Fahrer hin gewandt. Die Grundfunktionen lassen sich nach einer gewissen Gewöhnung leicht bedienen, wenn auch nicht alles selbsterklärend ist. Beim Audiosystem ändert man beispielsweise oft den Sender, wenn man die Lautstärke verändern möchte, da man intuitiv den mittig angeordneten (größeren) Drehschalter verwendet, anstatt den kleineren Tippschalter. Das Klimaanlagebedienteil ist zwar in der Höhe ordentlich positioniert wird aber teilweise vom Schalthebel verdeckt (im 1., 3. und 5. Gang).



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

Das Zündschloss ist im Lenkstock und unbeleuchtet, aber zum Fahrer gedreht und daher etwas leichter erreichbar. Die Lehnen lassen sich nur grob einstellen und der Hebel ist aufgrund der B-Säule nicht optimal erreichbar. Der Testwagen war mit dem optionalen Video-Paket ausgestattet, das für Unterhaltung in der zweiten Sitzreihe sorgt. Dann ist in den Kopfstützen der Vordersitze je ein Sieben-Zoll-Bildschirm und es gibt zwei Kopfhörer mit Bluetooth und wiederaufladbaren Akkus.

+ Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite einstellen. Der Schalthebel ist weit oben positioniert und liegt sehr gut zur Hand und auch die Pedale zeigen sich gut angeordnet. Das Licht wird zwar ungünstig am Lenkstockhebel aktiviert, allerdings ist der 5008 Allure serienmäßig mit einem Lichtsensor ausgestattet. Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Lenkstockhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Auch die vorderen Scheibenwischer sind sensorgesteuert. Die Rundinstrumente liegen gut im Fahrersichtfeld und sind klar gegliedert. Der Bordcomputer informiert u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Zudem ist der Allure serienmäßig mit einem Head-up-Display ausgestattet, das oben am Armaturenbrett positioniert ist - dann muss der Fahrer seinen Blick nicht vom Verkehrsgeschehen wenden, wenn er z. B. die aktuelle Geschwindigkeit ablesen möchte. Hier wird auch der Abstand zum Vorausfahrenden angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird mittels separatem Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Das Display des Audio-/Navigationssystems ist in der Höhe optimal positioniert - die Neigung lässt sich einstellen. Die Klimaanlagebedienung ist selbsterklärend, wenn auch die Schalter teilweise klein ausfallen. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nach dem Ausschalten der Zündung auch bei offener Tür noch eine gewisse Zeit lang. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und auch anklappen. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet, die Luftdüsen und die Schalter hinten am Himmel jedoch nicht. Es gibt mehrere große, praktische Ablagen, vorn große Türfächer, ein Staufach in der Mittelkonsole, unter dem Fahrersitz und unter dem Lenkrad. Hinten gibt es Lehnentaschen, klappbare Tische an den Vordersitzlehnen, schmale Türfächer und Fächer im Fußraum. Leseleuchten gibt es für alle außen Sitzenden, auch in der dritten Sitzreihe.

- Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Der Einsteller der Lordosenstütze ist weit oben am Sitz positioniert und nicht optimal zugänglich. Das Handschuhfach ist klein und nur mit eingeschalteter Zündung beleuchtet.

1,6

Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Raumangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit erweist sich als deutlich üppiger. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Das Raumempfinden ist angenehm, wenn auch die wuchtige Mittelkonsole den Beinbereich etwas einschränkt. Das Panoramadach wirkt sich positiv auf das Empfinden aus.

2,3

Raumangebot hinten*

+ Im Fond finden Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m genügend Kopffreiheit vor. Diese fällt aufgrund des Panoramadachs mit elektrischem Rollo etwas geringer aus, als bei Modellen ohne das Panoramadach. Die Beinfreiheit erweist sich in diesem Fall als großzügiger bemessen, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt und die verschiebbaren Fondsitze ganz hinten sind (Verstellbereich der Sitze liegt bei ca. 13 cm).



Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich sehr großzügig. Das subjektive Raumempfinden ist im Fond angenehm.

– In der dritten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse beengt, hier finden nur Passagiere bis knapp 1,75 m genügend Platz. Beschränkend ist hierbei die Kopffreiheit. Allerdings fällt die Beinfreiheit ebenfalls recht gering aus, große Personen sitzen hinten mit stark angewinkelten Beinen.

2,5 Innenraum-Variabilität

+ Die Innenraum-Variabilität des Peugeot geht in Ordnung. Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe lassen sich längs verschieben und auch die Lehnenneigung ist einstellbar. Zudem ist der Testwagen mit der optional erhältlichen, voll versenkbaren dritten Sitzreihe ausgestattet. Darüber hinaus lässt sich die Beifahrersitzlehne umklappen, wodurch der Sitz als Tisch (Ablage) genutzt werden kann.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist komfortabel, wenn auch grobe Einzelhindernisse etwas besser absorbiert werden könnten. Der 5008 federt lange Bodenwellen sanft an, zeigt aber, besonders im beladenen Zustand, eine leichte Nachschwingtendenz. Kurze Bodenwellen dringen etwas deutlicher bis zu den Insassen durch, werden aber nicht zu stark wahrgenommen. Kleinere Einzelhindernisse oder auch Geschwindigkeitshügel dringen nur wenig bis in den Innenraum durch. Querfugen werden etwas deutlicher, aber nicht zu unangenehm bis in den Innenraum durchgereicht. Eine Stuckerneigung ist nicht erkennbar. Auf Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht zu stark durchgeschüttelt, es sind aber Vibrationen am Lenkrad spürbar und das Kopfsteinpflaster ist akustisch recht präsent. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, zeigen sich aber bei dynamischen Lenkvorgängen etwas ausgeprägter. Der Langsamfahrkomfort ist gut.

2,5 Sitze

+ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen, der Fahrersitz ist zudem mit einer manuell in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Darüber hinaus besitzen beide Sitze auf der Innenseite eine Armlehne. Die Sitzflächen sind vorn ordentlich konturiert, aber recht kurz. Die Lehnen sind insgesamt recht breit, die Seitenwangen könnten aber etwas stärker ausgeformt sein. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist insgesamt zufriedenstellend. Die Lehnen sind sehr hoch, man wünscht sich aber dennoch im Schulterbereich etwas mehr Halt. Die Polsterung ist recht straff aber bequem. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, wenn auch die wuchtige Mittelkonsole etwas stört. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut auf der breiten Ablage abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die im Fond verschiebbaren Einzelsitze mit justierbarer Lehne bieten insgesamt eine zufriedenstellende Sitzposition - die Oberschenkel könnten etwas mehr aufliegen. Die Lehnenhöhe geht im Fond noch in Ordnung, jedoch zeigen sich sowohl die Lehnen als auch die Sitzflächen wenig konturiert - der Halt ist akzeptabel.

– Die zwei Einzelsitze der dritten Sitzreihe haben niedrige Lehnen und kurze Sitzflächen. Die Sitze sind wenig konturiert und bieten daher kaum Halt. Zudem ist die Sitzposition für große Personen unangenehm, da die Sitze nah am Boden sind und die Oberschenkel dadurch nicht aufliegen.

2,0

Innengeräusch

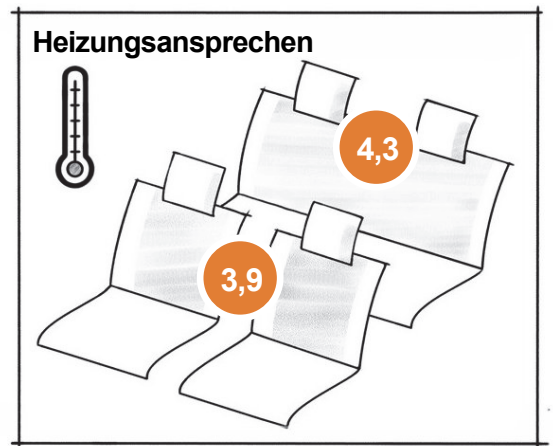
⊕ Das Innenraumgeräuschniveau fällt insgesamt niedrig aus. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h lediglich 66,9 dB(A). Der Dieselmotor hält sich prinzipiell im Hintergrund, wird im oberen Drehzahlbereich jedoch präsent. Fahrgeräusche werden nicht zu stark im Innenraum wahrgenommen, sind aber bei schlechten Fahrbahnbelägen durchaus vorhanden. Windgeräusche fallen nicht zu stark auf, steigen allerdings auch mit den Geschwindigkeiten an.

2,9

Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Peugeot serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können separat die Temperatur einstellen, die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam. Zusätzlich gibt es auch Lüftungsdüsen für die zweite Sitzreihe - die Gebläseintensität kann von hinten eingestellt werden. Die Frisch- und Umluftfunktion ist sensorgesteuert.

⊖ Beim ADAC Heizungstest kann der Peugeot nur ein ausreichendes Ergebnis einfahren. Sowohl vorn als auch hinten dauert es lange, bis der Innenraum auf Behaglichkeitsniveau erwärmt ist. Gegen Aufpreis ist für den 5008 (nur Allure) in Verbindung mit einer Dieselmotorisierung ein Zuheizung erhältlich. In der dritten Sitzreihe lassen sich die Seitenfenster zur besseren Durchlüftung nicht öffnen.



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

2,3

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Fahrleistungen*

⊕ Der 5008 HDi 150 kann bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis einfahren. Das Zweiliter-Aggregat leistet maximal 150 PS (bei 3.750 1/min) und weist ein Drehmoment von 340 Nm (bei 2.000 1/min) auf. Damit kann der Peugeot sowohl im vierten als auch im fünften Gang gute Elastizitätswerte vorweisen. Im Sechsten sind die Werte auf gutem bis zufriedenstellendem Niveau. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 6,1 Sekunden absolviert.

2,5

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Selbstzünders geht in Ordnung. Es sind zwar dauerhaft leichte Vibrationen im Innenraum spürbar, diese fallen aber nicht zu unangenehm auf. Bei niedrigen Drehzahlen sind die Vibrationen unter Last jedoch etwas stärker. Das Aggregat erzeugt kaum Störfrequenzen, wird aber im oberen Drehzahlbereich laut.

2,3 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Peugeot gut gelungen. Alle Gänge lassen sich ordentlich einlegen, wenn auch der Schalthebel etwas präziser geführt sein könnte. Bei normalen Schaltvorgängen muss nur ein kleiner Widerstand überwunden werden. Soll der Schaltvorgang jedoch schnell ausgeführt werden, steigt der Widerstand etwas an. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich problemlos einlegen - auch wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren und dank Berganfahrhilfe klappt auch das Anfahren an Steigungen problemlos. Die elektronische Feststellbremse kann manuell aktiviert werden, dann muss der Fahrer das Bremspedal nicht dauerhaft betätigen. Beim anschließenden Anfahren wird die Bremse wieder automatisch gelöst.

⊖ Für die getestete Motorvariante wird ein Start-Stopp-System nicht angeboten.

2,3 Getriebeabstufung

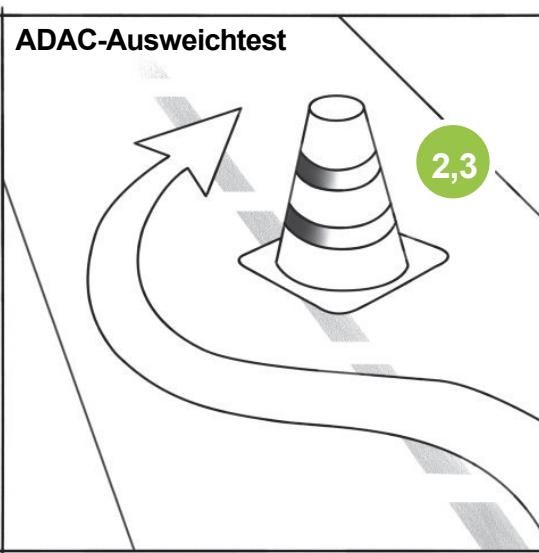
⊕ Das Sechsganggetriebe ist gut abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Auch die Gesamtübersetzung hat Peugeot sinnvoll gewählt. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht das Aggregat im größten Gang mit rund 2.500 1/min. Dabei hat der 5008 aber noch genügend Zugkraftreserven.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des 5008 geht insgesamt in Ordnung. Jedoch quittiert der Peugeot plötzliche Lenkimpulse mit einem nachpendelnden Heck und auch das Lenkrad wird dann nur langsam wieder stabilisiert. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle (ASR) durchdrehende Antriebsräder ab. Beim Beschleunigen mit Lenkeinschlag (z. B. an Kreuzungen) greift sie erst spät ein.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest kann der 5008 ein gutes Ergebnis einfahren. Er begibt sich leicht untersteuernd auf Ausweichkurs, wenn auch beim Anlenken das Heck leicht drängt. Beim Gegenlenken regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sehr effektiv, was zu einem starken Geschwindigkeitsabbau und damit auch zu mehr Untersteuern führt. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der 5008 leichte aber unkritische Lastwechselreaktionen (leicht drängendes Heck). Bei schnell angefahrenen Kurven zeigt der Peugeot ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Voll beladen ist die Untersteuerneigung etwas ausgeprägter.



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.

3,2 Lenkung*

Die Lenkung spricht etwas indirekt auf plötzliche Lenkbefehle an. Dies liegt auch an der Seitenneigung, da Seitenführungskräfte an der Hinterachse leicht verzögert aufgebaut werden. Zudem ist die Lenkung sehr leichtgängig und die Rückmeldung nicht stark ausgeprägt. Dies macht sich besonders in langen Autobahnkurven bemerkbar, da hier gelegentlich korrigiert werden muss. Mit steigenden Lenkwinkeln verbessert sich die Rückmeldung. Aufgrund der Leichtgängigkeit ist allerdings beim Rangieren kein großer Kraftaufwand erforderlich. Auch der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es etwas über 2,5 Lenkradumdrehungen.

– Der Wendekreis fällt mit 12,4 m sehr groß aus. Bei starkem Beschleunigen aus Kurven stellt die Lenkung kaum zurück.

2,0 Bremse

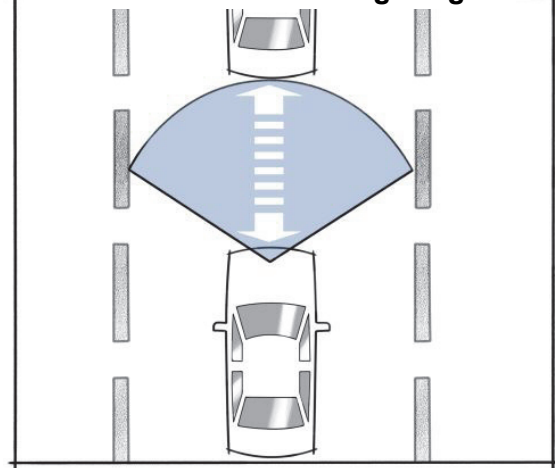
+ Die Bremse überzeugt mit gutem Ansprechen und einer ordentlichen Wirkung. Zudem lässt sich die Bremse fein dosieren. Der Peugeot benötigt 36,4 m bei Vollbremsungen aus Tempo 100 (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Reifen: Michelin Primacy HP; Größe: 215/50R17 95W). Fading ist nicht feststellbar. Die Richtungsstabilität bei Vollverzögerungen in Kurven geht in Ordnung, allerdings drängt das Heck etwas.

2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

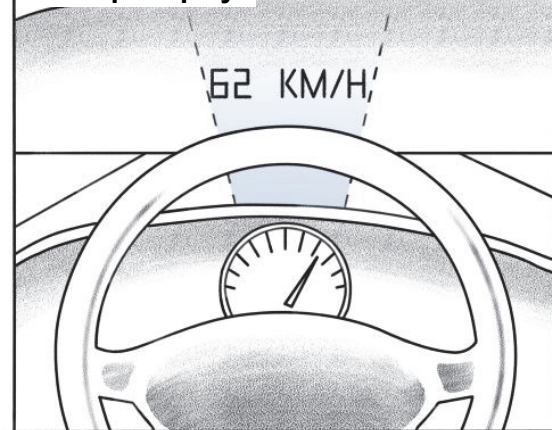
+ Der 5008 Allure bietet eine gute aktive Sicherheitsausstattung. Er ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei Vollverzögerungen wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert (bereits während des Bremsvorgangs), um den herannahenden Verkehr zu warnen. Beim Allure ist auch die Abstandswarnung (Kollisionswarnung) ab Werk an Bord. Dem Fahrer wird der Abstand zum Vorfahrenden in Sekunden angezeigt und entsprechend gewarnt wenn ein bestimmter Abstand unterschritten wird. Der Fahrer kann den Warnzeitpunkt selbst einstellen (zw. 0,9 und 2,5 Sekunden). Diese Warnung sowie die aktuelle Geschwindigkeit werden im serienmäßigen Head-up-Display angezeigt. Die Informationen werden allerdings nicht direkt in die Windschutzscheibe projiziert, sondern auf eine im Armaturenbrett befestigte Kunststoffscheibe. Das ist nicht ideal, wenn sich auch die Scheibe in der Neigung einstellen lässt.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

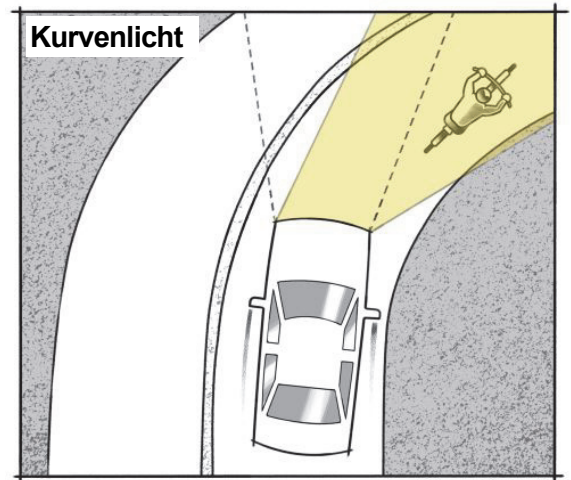
Headup-Display



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

Der 5008 Allure ist zudem ab Werk mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet - Sensoren messen in den einzelnen Rädern den Druck und warnen den Fahrer im Kombiinstrument, wenn ein Rad den Fülldruck verliert. Darüber hinaus ist der 5008 serienmäßig mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion erhältlich.

⊖ Es fehlt eine Startsicung, der Motor kann (mit eingelegtem Gang) ohne Kupplungsbetätigung gestartet werden. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht gegeben, daher kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres angezeigt werden. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder -strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen wenn die Türen offen sind. Ein Spurverlassenswarner oder ein Totwinkelassistent sind nicht erhältlich.



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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Peugeot bietet insgesamt einen guten Insassenschutz. Er ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn und durchgängigen Vorhangairbags (bei sieben Sitzen bis ganz nach hinten) ausgestattet. Beim ADAC Crashtest (von 2009) erreicht der Peugeot 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Darüber hinaus sind die vorderen Kopfstützen im unteren Bereich schwenkbar. Mittig am Dachhimmel wird der Anschnallstatus aller Insassen angezeigt. An den stabilen Türgriffen können im Bedarfsfall (z. B. nach einem Unfall) hohe Zugkräfte zum Öffnen der Türen aufgebracht werden. Gegen Aufpreis (im Testwagen) ist die Peugeot Connect Box mit kostenlosen Telematikdiensten erhältlich, die u. a. eine Notruffunktion beinhaltet. Diese wird automatisch aktiviert wenn ein pyrotechnisches Element auslöst, kann aber auch manuell durch längeres Betätigen der SOS-Taste aktiviert werden. Dann wird das Fahrzeug lokalisiert und eine Verbindung zur Peugeot-Betreuungsplattform aufgebaut.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis etwa 1,60 m guten Schutz - das ist zu wenig. Der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist zufriedenstellend. Auch in der dritten Sitzreihe werden nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,60 m geschützt und auch hier ist der Abstand zum Kopf groß. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keinen extra Halter.

1,6 Kindersicherheit

Der 5008 schneidet bei der Kindersicherheit gut ab. Es passen zwar dank der Einzelsitze drei Kindersitze im Fond nebeneinander, allerdings können auf den Fondaußenplätzen hohe Kindersitze nur gerade so montiert werden. Im Fond sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert. Auf dem Beifahrersitz muss die Kopfstütze entfernt werden, wenn Kindersitze mit Rückenlehne genutzt werden. Kindersitze mit Stützfuss sollten aufgrund der Bodenflächen besonders sorgfältig befestigt werden (s. Bedienungsanleitung).

⊕ Beim ADAC Crashtest (2009) erreicht der 5008 79 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Auf dem Beifahrersitz nur, wenn dieser in der Höhe einstellbar ist. Der Beifahrerairbag ist deaktivierbar. Im Fond haben alle drei Sitze Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Alternativ können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden. Die Gurte sind lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf.

Die Gurtschlösser sind kurz und fest, das erleichtert die Montage. Zudem sind die Abstände zwischen den Schloss- und den Gurtanlenkpunkten groß. Der Fenstereinklemmschutz funktioniert zuverlässig und setzt früh ein. Vorn ist unter dem Rückspiegel ein zusätzlicher Innenraumspiegel, mit dem sich das Geschehen auf der Rückbank beobachten lässt.

⊖ Die Sitzkontur ist in der zweiten und der dritten Sitzreihe ungünstig. Die Sitzflächen sind im Fond kurz und ganz hinten sehr kurz geraten. Ganz hinten lassen sich Kindersitze ohnehin nur montieren, wenn die zweite Sitzreihe ganz vorn ist. In der zweiten Sitzreihe montierte Kindersitze schränken den Einstellbereich (längs) der Vordersitze stark ein.

3,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest (2009) erreicht der 5008 nur 37 Prozent der möglichen Punkte im Fußgängerschutz. Nur der Stoßfänger zeigt sich entschärft, sowie wenige Bereiche der Motorhaube. Sowohl die Vorderkante als auch alle Außenbereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest schneidet der Peugeot 5008 HDi 150 Allure ausreichend ab. Es wurde ein CO₂-Ausstoß von 178 g/km ermittelt - das entspricht 23 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der Peugeot 6,3 l/100 km und im Außerortsteil 4,8 l/100 km. Auf der Autobahn braucht er 6,6 Liter auf 100 Kilometer.

2,1 Schadstoffe

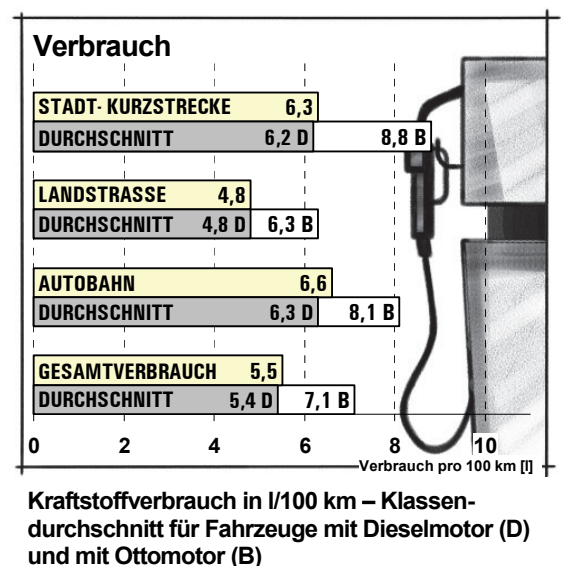
Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Peugeot 5008 HDi 150 auf 62 Punkte und damit auf drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊕ Hier schneidet der 5008 HDi 150 gut ab. Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas gering, allerdings steigen die Stickoxidwerte im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. In diesem Kapitel erhält der Peugeot 39 von 50 möglichen Punkten.

5,0 AUTOKOSTEN

3,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des 5008 zu einer ausreichenden Beurteilung führt.



3,8

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. 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.

4,2

Wertstabilität*

⊖ Dem 5008 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein guter Restwertverlauf prognostiziert. Zudem ist mit einem Modellwechsel während des Berechnungszeitraums zu rechnen.

5,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ Hier schneidet der 5008 HDi 150 Allure nicht gut ab. Der Peugeot ist in der getesteten Variante ab 30.750 Euro zu haben - das ist im Klassenvergleich sehr viel. Der Franzose weist zwar eine ordentliche Serienausstattung auf, so sind u. a. das Head-up-Display, der Abstandswarner, Reifendrucksensoren oder auch Licht- und Regensensor aufpreisfrei an Bord. Ein Navigationssystem oder Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht kosten Aufpreis. Ein Abbiegelicht und Seitenairbags hinten sind nicht erhältlich.

5,3

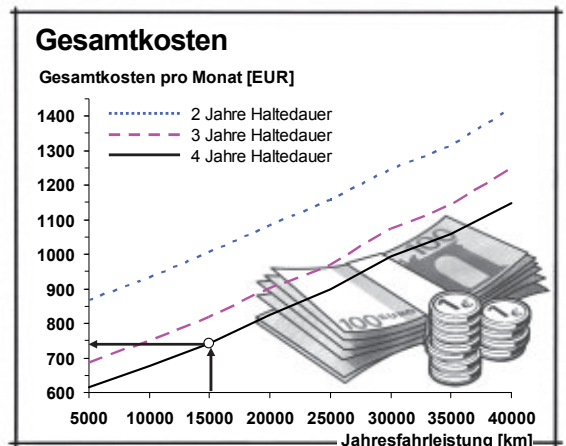
Fixkosten*

⊖ Auch die Fixkosten fallen hoch aus. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit 276 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen allesamt im Klassenvergleich teuer aus (KH: 17; TK: 20; VK: 22).

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Der 5008 HDi 150 Allure kann in keinem Einzelkapitel der Autokosten punkten, so dass monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich sehr hoch ausfallen. Besonders negativ wirken sich die Anschaffungs- und Fixkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 742 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120 VTi	155 THP	HDi FAP 110	e-HDi FAP 110 EGS6 STOP&START	HDi FAP 150	HDi FAP 160 Automatik
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	115 (156)	84 (115)	84 (115)	110 (150)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	270/1750	270/1750	340/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	12,2	9,6	12,3	13,2	9,9	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	195	185	183	195	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,9 S	6,9 S	4,7 D	4,2 D	5,3 D	6,3 D
CO2 [g/km]	159	159	124	109	138	164
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/17	14/20/17	17/22/20	17/22/20	17/22/20	17/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	160	160	210	180	276	328
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	641	703	609	648	694	742
Preis [Euro]	22.000	26.800	24.150	28.000	28.700	30.500

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
 E = Strom

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)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/4,8/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	138 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	178 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4529/1837/1639 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1660 kg/650 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/950 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1550 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1090 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	126 Euro
Monatlicher Wertverlust	429 Euro
Monatliche Gesamtkosten	742 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/20
Grundpreis	30.750 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 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandswarner (ohne ACC)	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	990 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (City-Paket)	1.100 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (mit Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	990 Euro°

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	800 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 850°
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Panorama-Glasdach	Serie
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen