



Peugeot 5008 BlueHDi 150 Allure

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Während SUV sich immer größerer Beliebtheit erfreuen, sind Vans in der Käufergunst auf dem absteigenden Ast. Das hat auch Peugeot erkannt und dem Familienvan 5008 kurzerhand einen trendigen Bordsteinkraxler gemacht. Zumindest dem Anschein nach, denn der 5008 ist nicht mal gegen Aufpreis als Allradler zu haben. In Punkto Variabilität muss sich das SUV jedenfalls nicht verstecken. Die drei Einzelsitze in der zweiten Reihe sind längsverschiebbar und lassen sich platzsparend zusammenklappen. Gegen Aufpreis gibt es zudem zwei zusätzliche Sitze, die sich auch nachträglich im Kofferraum montieren und bei Bedarf ausbauen lassen. Der Franzose bietet viel Platz für Passagiere und Gepäck, die Kopffreiheit leidet jedoch unter dem optionalen Schiebedach des Testwagens. Die Bedienung des schicken und sehr reduzierten Cockpits ist gewöhnungsbedürftig und teils recht umständlich, das Interieur wirkt jedoch edel und schick. Unter der Haube des BlueHDi 150 steckt ein Zweiliter-Diesel mit 150 PS, mit dem der 5008 souverän motorisiert ist. Allerdings patzt der Peugeot trotz des SCR-Systems im EcoTest - die NOx-Emissionen sind viel zu hoch. Pluspunkte sammelt der 5008 hingegen mit seiner umfangreichen Sicherheitsausstattung inklusive City-Notbremsassistent samt Fußgängererkennung, Totwinkel- sowie Spurhalteassistent. Auch die sonstige Serienausstattung kann sich sehen lassen, was man bei seinem stattlichen Grundpreis auch erwarten kann. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q5, BMW X3, Ford Edge, Mercedes GLC, Nissan X-Trail, Skoda Kodiaq.

⊕ sehr großer Kofferraum, dritte Sitzreihe nachrüstbar, schickes Design, viele Assistenzsysteme serienmäßig

⊖ teils umständliche Bedienung, sehr hoher NOx-Ausstoß, kleiner AdBlue-Tank

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

 Familie **2,0**

 Stadtverkehr **3,8**

 60+ Senioren **2,7**

 Langstrecke **2,7**

 Transport **1,6**

 Fahrspaß **3,3**

 Preis/Leistung **2,5**

EcoTest     

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungs- und Materialqualität im neuen Peugeot 5008 liegt auf dem Niveau der deutschen Premium-Konkurrenz, hier haben sich die Franzosen sicht- und spürbar Mühe gegeben. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Türen fallen satt ins Schloss. Mit Ausnahme der fehlenden Türrahmenverkleidung innen gibt es kaum etwas zu kritisieren. Im schicken Innenraum setzt sich der positive Eindruck fort. Das Armaturenbrett wirkt durch den opulenten Einsatz verchromter Zierteile, Klavierlack und Stoffapplikationen sehr wertig. Optisches und haptisches Highlight sind sieben verchromte

Kippschalter auf der Mittelkonsole, die die Direktwahltasten für das Bediensystem sowie den Warnblinkschalter beinhalten. Da verzeiht man dem 5008 die eine oder andere nicht ganz so exakte Passung am Armaturenbrett.

Der Unterboden ist ebenfalls aufwändig verkleidet, nur in der Mitte und im hinteren Bereich ist dieser offen.

⊖ Die Motorhaube wird leider nur von einem Stab offen gehalten, auch das Anheben der Haube fällt ohne Gasdruckfedern recht schwer.

3,0 Alltagstauglichkeit

⊕ Der 5008 macht als Transportfahrzeug eine gute Figur. Das fünfsitzige SUV kann auch nachträglich zum Siebensitzer aufgerüstet werden. Die maximale Zuladung fällt mit 550 kg dementsprechend hoch aus. 80 kg dürfen dabei auf dem Dach transportiert werden, eine Dachreling ist serienmäßig.

Auch als Zugfahrzeug eignet sich der Peugeot gut, immerhin bis zu 1,8 Tonnen darf der Franzose an den Haken nehmen. Die Stützlast beträgt vergleichsweise bescheidene 72 kg.

Mit einer Tankfüllung kommt der 5008 bis zu 1.055 km weit (auf Basis des ADAC EcoTest-Verbrauchs).

⊖ Für den BlueHDi 150 ist kein Not- oder Reserverad erhältlich, auch Werkzeug sowie ein Wagenheber fehlen an Bord. Bei einem Reifenschaden muss sich der Fahrer mit einem Pannenset behelfen. Mit einer Breite von 2,10 m inklusive der Außenspiegel ist der 5008 recht ausladend. Der AdBlue-Tank fasst lediglich 10 l - häufiges Nachfüllen ist daher nötig.

3,1 Licht und Sicht

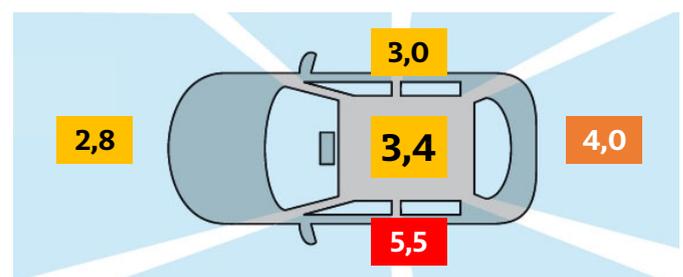
Hohen Aufwand hat Peugeot bei den Spritzdüsen der Scheibenwischanlage betrieben. Diese sind in die Wischer integriert und verteilen das Spritzwasser dadurch gleichmäßig auf der Scheibe - auch bei hohen Geschwindigkeiten. Leider bleibt links am Scheibenrand ein breiter Streifen ungewischt.



Die breiten Dachsäulen und das hoch angesetzte, schmale Heckfenster schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

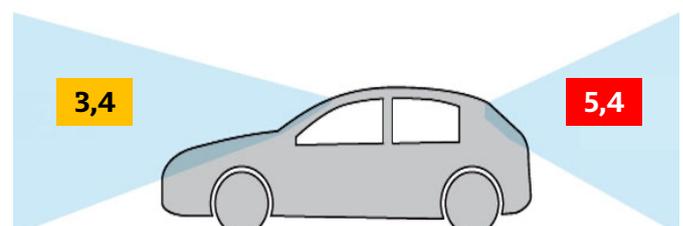
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Serienmäßig ist der 5008 mit Halogenscheinwerfern ausgestattet, der Testwagen hatte das optionale LED-Licht inklusive Abbiegelicht an Bord. Dieses sorgt nachts in Kombination mit dem serienmäßigen Fernlicht-assistenten für eine gute Straßenausleuchtung. Die SUV-typisch hohe Sitzposition bietet für eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr - eines der Hauptargumente für den Kauf eines SUV.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 5008 dank der erhöhten Sitzposition und der großen Türöffnungen problemlos, nur der Schweller könnte etwas niedriger liegen. Auch hinten steigt man dank der großen Türausschnitte bequem ein und aus.

Der fehlende Mitteltunnel im Fond sorgt dafür, dass man auch auf dem mittleren Sitzplatz viel Platz hat.

Nettes Gimmick: Die im GT-Line-Paket enthaltenen Spots in den Außenspiegeln projizieren bei Dunkelheit den Peugeot-Löwen auf den Boden.

1,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des 5008 ist sehr groß geraten. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt das Ladevolumen bis zur Gepäckraumabdeckung 485 l, bis unters Dach beladen gehen 820 l oder alternativ 14 Getränkekisten hinein. Bei umgelegten Lehnen schluckt der 5008 bis zu 1.800 l.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

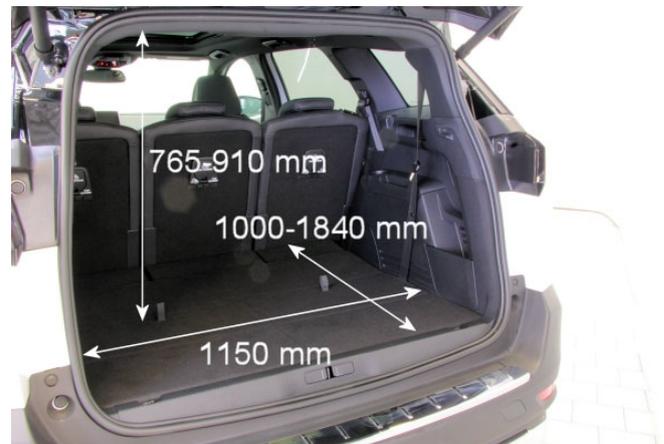
⊕ Der Kofferraum lässt sich gut nutzen. Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Laderaumöffnung frei. Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 68 cm allerdings nicht sonderlich niedrig. Positiv ist zu vermerken, dass sich Ladekante und -fläche auf einem Niveau befinden. Hat man wie im Falle des Testwagens das schlüssellose Zugangssystem geordert, öffnet und schließt die Heckklappe sensorgesteuert. Dafür muss man lediglich den Schlüssel bei sich tragen und den Fuß unter den

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die drei Einzelsitze im Fond lassen sich separat umklappen, die Handhabung ist einfach. Allerdings lassen sich die Sitze nicht vom Kofferraum aus umlegen und vor dem Umklappen des Mittelsitzes muss zunächst der am Dachhimmel befestigte Sicherheitsgurt ausgehängt werden. Mit Ausnahme des Fachs unter dem Ladeboden sowie eines kleinen Ablagefachs auf der rechten Seite

⊖ Weniger gut ist es im 5008 um die Rundumsicht bestellt, hier fordert das zwar gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen versehene Karosseriekleid seinen Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden sind dafür verantwortlich, dass vor oder hinter dem Auto befindliche Kinder oder Gegenstände erst in recht großer Entfernung zu sehen sind. Da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten eine große Hilfe. Gegen Aufpreis sind zudem eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parkassistent zu haben.

⊖ Der Schlüssel der serienmäßigen Zentralverriegelung ist recht schwer und klobig geraten - unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 485 l Volumen bietet der 5008 viel Platz für das Gepäck.

hinteren Stoßfänger bewegen, schon setzt sich die Klappe in Bewegung.

bietet der 5008 keine Möglichkeiten, Kleinkram im Kofferraum zu verstauen.

Sehr praktisch ist die umklappbare Beifahrersitzlehne (Serie), mit deren Hilfe sich selbst sehr langes Transportgut verstauen lässt.

⊖ Ein Kofferraumtrenngitter oder -netz ist für den 5008 leider nicht zu haben.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Wie auch die anderen Peugeot-Modelle der jüngsten Zeit hat der neue 5008 ein sehr reduziertes Cockpit mit nur wenigen Tasten. Fast sämtliche Funktionen lassen sich über den hoch positionierten und gut erreichbaren 8-Zoll-Touchscreen bedienen. Das sieht zwar übersichtlich aus, führt aufgrund der fehlenden Tasten etwa für die Klimaeinheit aber dazu, dass man oftmals unnötig viele Bedienschritte ausüben muss - das führt zu Ablenkung vom Fahrgeschehen. Hier sind die Franzosen wie manch anderer Hersteller leider über das Ziel hinausgeschossen. Die Menüstruktur erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen sind jedoch in den Tiefen des Systems und dort nur umständlich zu erreichen wie etwa die Deaktivierung des Stopp-Start-Systems - eine Taste hierfür wäre eindeutig die bessere Lösung.

Einen großen Beitrag zur futuristischen Anmutung des Cockpits leistet das serienmäßig digitale Kombiinstrument. Die Konkurrenz bietet dies höchstens gegen Aufpreis. Es lässt dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig ableserfreundlich und letztlich als Spielerei. Hinzu

kommt, dass der Fahrer nicht wie üblich durch das Lenkrad auf die Instrumente schaut, sondern diese darüber angeordnet sind. Dies hat zur Folge, dass abhängig von der Größe der Person hinterm Steuer der untere Bereich der Anzeige verdeckt wird.



Materialauswahl und Verarbeitungsqualität stimmen beim 5008. Bei der Bedienung sind die Franzosen allerdings einen Schritt zu weit gegangen. Zu viele Funktionen wurden in das Bediensystem übernommen und müssen umständlich über die Menüführung ausgewählt werden.

2,7 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Allure bringt der 5008 neben einem Radio auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss sowie Apple CarPlay und Android Auto zum Übertragen der Bedienoberfläche eines Smartphones auf den Touchscreen des Fahrzeugs bereits serienmäßig mit. Zudem stehen gegen Aufpreis eine induktive Ladestation, DAB+, ein Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern

sowie ein Festplatten-Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsdaten und Online-Diensten (u.a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) zur Verfügung.

⊖ Ein CD-Player ist wie bei vielen neuen Modellen nicht mehr erhältlich.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot großzügig aus, selbst knapp zwei Meter große Insassen finden dort Platz. Dank der ordentlich bemessenen Innenbreite

kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die wuchtige Mittelkonsole leicht geschmälert.

3,5 Raumangebot hinten

Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt nicht ganz so großzügig aus. Während die Beinfreiheit selbst für 1,90 m große Passagiere ausreicht (Vordersitz auf 1,85 m-Person eingestellt), genügt die Kopffreiheit lediglich für 1,80 m große Insassen. Hier kostet das optionale Panorama-Ausstell-/Schiebedach des Testwagens einige Zentimeter.

3,0 Innenraum-Variabilität

Aus dem fünfsitzigen Peugeot wird gegen Aufpreis ein Siebensitzer. Der Clou dabei: Der Kunde hat die Möglichkeit, die beiden Zusatzsitze in der dritten Sitzreihe später nachzukaufen. Die Vorbereitungen inklusive der zusätzlichen Gurte sind bei jedem 5008 dabei, die Sitze lassen sich einfach installieren und bei Bedarf auch wieder ausbauen. Die drei Sitze in der zweiten Reihe lassen sich in Längsrichtung verschieben, zudem kann die Neigung der Lehne angepasst werden.

Während man in der ersten Reihe zahlreiche Ablagemöglichkeiten und große Türfächer vorfindet, sieht es im Fond



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

diesbezüglich schlecht aus. Immerhin sind Klapptische für kleine Mitfahrer serienmäßig an Bord.

Das Handschuhfach ist recht klein geraten und lässt sich weder abschließen noch kühlen.

2,3 KOMFORT

2,7 Federung

Eine adaptive Dämpferregelung, wie sie so mancher Konkurrent in diesem Segment anbietet, ist für den Peugeot 5008 nicht zu haben. Das ist aber zu verschmerzen, da Peugeot eine recht harmonische Fahrwerksabstimmung gelungen ist. Im Gegensatz zu vielen SUVs ist diese nicht zu straff geraten. Zwar könnte das Fahrwerk speziell in der

Stadt etwas feinfühler ansprechen, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich dies jedoch. Auf der Autobahn führen tiefe Bodenwellen zu kräftigeren Vertikalbeschleunigungen, zudem neigt die Vorderachse bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten zum Stuckern.

2,3 Sitze

⊕ Bereits der Standardsitz besitzt eine in Höhe und Intensität verstellbare Lordosenstütze. Hat der 5008 wie im Falle des Testwagens die aufpreispflichtigen Komfortsitze an Bord, dann erfolgt die Verstellung der Lendenwirbelstütze elektrisch, auch für den Beifahrer. Zudem sorgen elektrische Sitzverstellung, ausziehbare Oberschenkelauflage, Sitzheizung, elektrische Neigungsverstellung der Sitzfläche für den Beifahrer sowie Massagefunktion für

Fahrer und Beifahrer für einen besonders hohen Sitzkomfort. Die Sitze sind bequem geformt und bieten guten Seitenhalt.

Auch auf den drei längs verschiebbaren hinteren Einzelsitzen mit einstellbarer Lehnenneigung und ordentlicher Konturierung sitzt man durchaus bequem, sodass sich auch lange Etappen entspannt abspulen lassen.

3,0 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 68,3 dB(A) - ein durchschnittlicher Wert. Der Dieselmotor verhält sich akustisch angenehm unauffällig und spielt

sich erst bei höheren Drehzahlen in den Vordergrund. Die Windgeräusche sind aufgrund des verbauten Panorama-/Schiebedachs bei flotterem Tempo etwas erhöht.

1,7 Klimatisierung

⊕ Bereits das Basismodell ist mit einer Klimaanlage ausgestattet, in der Ausstattung Allure wird der Innenraum automatisch klimatisiert. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat justieren, ein Aktivkohlefilter sorgt für reine Luft. Für die Fondpassagiere befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer. Bei den vorderen Ausströmern hat Peugeot sich leider das obligatorische Drehrad zum Regulieren der Luftstroms gespart.

Gegen Aufpreis lassen sich die Vordersitze beheizen. Die Seitenscheiben ab der zweiten Reihe sowie die Heckscheibe sind stärker getönt, zudem schützen Rollos die äußeren Fondpassagiere vor direktem Sonnenlicht. Ist wie im Falle des Testwagens das GT-Line-Paket an Bord, sorgt ein Duftspender auf Wunsch für eine spezielle Duftnote (drei verschiedene Düfte) im Innenraum.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 150 PS starken Dieselmotor ist der große 5008 souverän motorisiert. Dank dem stämmigen Drehmoment von 370 Nm wirkt der Selbstzünder sehr kraftvoll und lässt sich weder von hoher Zuladung noch von Steigungen merklich beeindrucken. Mit Ausnahme des recht lang übersetzten sechsten Gangs

schneidet das SUV in den Elastizitätsmessungen gut ab. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Franzose in 5,9 s. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der 5008 laut Hersteller 9,6 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 207 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, Vibrationen dringen nur leicht bis ins Lenkrad durch. Störende Dröhnfrequenzen bei niedertouriger Fahrweise verkneift sich der Selbstzünder, bei hohen Drehzahlen dröhnt er jedoch deutlich vernehmbar. Ist der 5008 wie im Falle des Testwagens mit dem GT-Line-Paket ausgestattet, verfügt der Van über einen zusätzlichen Sport-Modus. Diesen kann man sich getrost sparen. Er bewirkt unter anderem, dass der

Motorsound verstärkt wird. Oder anders ausgedrückt: Der Peugeot klingt damit nicht besser, sondern nur lauter. Die Leistungsentfaltung des Zweiliter-Diesels ist angemessen: ab 1.500 Touren nimmt der Selbstzünder spürbar Fahrt auf, zwischen 2.000 und 3.500 Umdrehungen tritt er stämmig an, ehe ihm darüber langsam die Puste ausgeht und man besser zum Schalthebel greift und einen Gang hochschaltet.

1,9 Schaltung/Getriebe

Während für die beiden anderen Dieselvarianten im 5008 auch eine Sechsstufen-Wandlerautomatik erhältlich ist, ist diese für den BlueHDi 150 nicht zu haben.

⊕ Der Dieselmotor ist an ein manuelles Sechsgang-Getriebe gekoppelt, das im Gegensatz zu früheren Peugeot-Getrieben recht präzise geführt ist. Mit Ausnahme von dem

einen oder anderen Hakler lässt es sich ordentlich schalten, auch wenn die Schaltwege recht lang geraten sind. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und ermöglicht ein problemloses Anfahren.

Die Abstufung der sechs Gänge ist passend gewählt, bei Tempo 130 auf der Autobahn rotiert die Kurbelwelle mit geringen 2.300 Touren.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der 5008 weitgehend problemlos, auch wenn er dabei keine allzu großen fahrdynamischen Talente an den Tag legt. Die Tendenz mancher SUV, die Vorderräder zu überbremsen, um ein Kippen zu

verhindern, tritt beim Peugeot nicht auf. Allerdings verhärtet die Lenkung beim Ausweichen, was die erforderlichen Lenkkräfte erhöht und den Fahrer in einer Schrecksituation vor zusätzliche Probleme stellen kann.

⊕ Der Geradeauslauf ist auch bei höheren Geschwindigkeiten stabil, abfallende Fahrbahnoberflächen oder Spurrinnen können dem Franzosen wenig anhaben. Zu forsch angegangene Kurven quittiert der Peugeot mit sicherem Untersteuern, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf klassenüblichem Niveau. Der Fronttriebler bringt die Kraft des Dieselmotors gut auf die Straße, bei Gripverlust greift die Antriebsschlupfregelung sensibel ein. Wer für das SUV einen Allradantrieb ordern möchte, schaut in die Röhre - der ist für den 5008 erst gar nicht zu haben. Peugeot bietet als Alternative das System Grip-Control inklusive Bergab-fahrhilfe an. Dahinter verbirgt sich ein spezielles Antriebsschlupfsystem, das dem Fahrer fünf verschiedene Modi - etwa für schlammigen oder sandigen Untergrund - bietet. So weit wie mit Allradantrieb kommt man damit jedoch nicht.

2,6 Lenkung

Bei der Lenkung hat der Franzose im Vergleich zum Vorgänger deutliche Fortschritte gemacht. Zwar ist das Lenken wegen des sehr kleinen Lenkrads zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, nach einer gewissen Zeit lässt sich der 5008 damit aber mühelos dirigieren. Das Lenkgefühl geht in Ordnung, auch wenn die Lenkkräfte bei großen Lenkwinkeln ausgeprägter sein dürften. Dafür zentriert die Lenkung gut, ohne dabei wie im Falle früherer Peugeot-Modelle schlagartig in die Mittellage zurückzuschnellen. Im Sport-Modus fallen die Lenkkräfte viel zu hoch aus, hier sind die Peugeot-Entwickler eindeutig über das Ziel hinausgeschossen.

Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung - wie bei einem großen SUV nicht anders zu erwarten - nicht sonderlich direkt übersetzt.

2,1 Bremse

⊕ Auch dank der in der Ausstattung Allure serienmäßigen 18-Zoll-Bereifung stoppt der 5008 bei einer Vollbremsung aus 100 km/h vehement - 34,0 m sind für ein SUV ein guter Wert. Allerdings könnte die Bremse besser dosierbar sein, das Pedal fühlt sich etwas stumpf an.

2,1 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der neue Peugeot 5008 sehr gut ab. Bereits das Basismodell ist mit einem Notbremsystem samt Kollisions- und Abstandswarner, Spurverlassenswarnung und Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer umfangreich ausgestattet.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Die Ausstattungsvariante Allure hat zudem einen Spurwechsel- sowie einen Spurhalteassistenten inklusive Lenkeingriff zu bieten. Im Falle einer Notbremsung aktiviert der Wagen automatisch die Warnblinkanlage und

warnet damit den nachfolgenden Verkehr. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ist leider nur für die Modelle mit Automatikgetriebe zu haben.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest (Stand 09/2016) schneidet der Peugeot 5008 mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Der Franzose hat Front-, Seiten- und Kopfairbags für die vorderen Passagiere an Bord, Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben Die vorderen und hinteren

Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und liegen eng am Hinterkopf an.

Das SUV ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Peugeot Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt.

1,9 Kindersicherheit

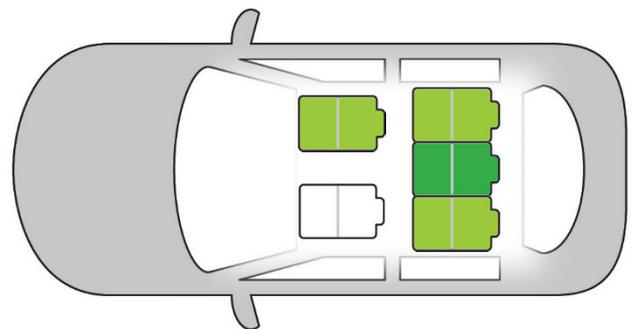
⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der 5008 auf gute 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Die drei Sitze der zweiten Reihe sind mit Isofix-Bügel samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet und es lassen sich drei Sitze nebeneinander montieren.

Die Gurtgeometrie sowie die Anlenkpunkte sind günstig gestaltet und erleichtern ebenso wie die großen Türöffnungen und die festen Gurtschlösser die sichere Montage. Aufpassen muss man bei Kindersitzen, die auf einer Base samt Stützfuß arretiert werden: Der jeweilige Vordersitz kann dann nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden.

Anders als der weitgehend baugleiche 3008 besitzt der 5008 auf dem Beifahrersitz keine Isofix-Vorrichtung, es lassen sich bei deaktiviertem Beifahrerairbag Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen problemlos installieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,2 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im ADAC Crashtest mit 67 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei ist es nicht die bullige Front, die für eine erhöhte Verletzungsgefahr bei Passanten sorgt, sondern der unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe. Einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung hat der 5008 serienmäßig an Bord.

4,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der 5008 BlueHDi 150 auf eine CO₂-Bilanz von 166 g/km. Dafür erhält der SUV 28 Punkte. Der Testverbrauch beträgt 5,3 l/100 km und gliedert sich in 5,3 l innerorts, 4,6 l außerorts und 6,2 l/100 km auf der Autobahn.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

5,5 Schadstoffe

⊖ Trotz des SCR-Systems fällt der Peugeot 5008 BlueHDi 150 mit sehr hohen NOx-Emissionen negativ auf und überschreitet die gesetzlichen Grenzwerte im ADAC EcoTest um ein vielfaches. Deshalb geht der Franzose im

Schadstoffkapitel leer aus. Somit bleibt es bei den 28 Zählern aus dem Verbrauchskapitel, was nur einen Stern im ADAC EcoTest bedeutet.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

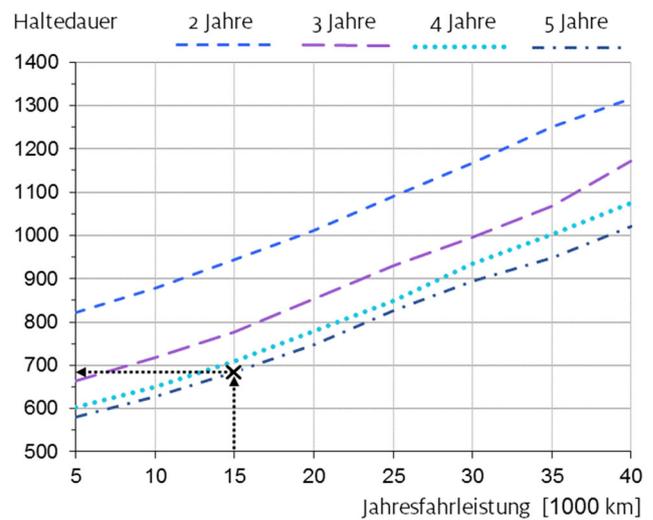
⊕ Peugeot verlangt für den 5008 BlueHDi 150 Allure 34.050 Euro. Viel Geld, doch dafür haben die Franzosen das SUV opulent ausgestattet. Digitales Kombiinstrument, Klimaautomatik, Parksensoren rundum, 18-Zoll-Leichtmetallräder sowie ein großes Arsenal an Fahrerassistenzsystemen zählen zum Serienumfang.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt happige 236 Euro, auch die Versicherungseinstufungen fallen recht hoch aus (KH: 18; VK: 23; TK: 21).

Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 685 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 130	THP 165 EAT6	BlueHDi 120	BlueHDi 150	BlueHDi 180 EAT6
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	121 (165)	88 (120)	110 (150)	133 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	240/1400	300/1750	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	10,9	9,2	11,4	9,6	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	206	182	207	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,8 S	4,2 D	4,6 D	4,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	117	133	108	118	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/19	18/23/19	18/23/21	18/23/21	19/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	68	108	178	236	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	563	726	608	688	763
Preis [Euro]	24.650	33.600	30.350	34.050	41.550

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	118 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.641/1.844/1.646 mm
Leergewicht/Zuladung	1.565/665 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	780/1.940 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	72/80 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,6/11,9/20,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,0 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/4,6/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	138 g/km (WTW* 166 g/km)
Reichweite	1.055 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.680/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	485/1.065/1.800 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	92 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	128 Euro	Wertverlust	395 Euro
Monatliche Gesamtkosten	685 Euro		
Steuer pro Jahr	236 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/21		
Basispreis 5008 BlueHDi 150 Allure	34.050 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.085 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (im Paket)	-/950 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	950 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (im Paket)	600 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	600 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	850 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	740 Euro°
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	1,2	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,1
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	4,4
Komfort	2,3	Verbrauch/CO ₂	3,2
Federung	2,7	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,3		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	1,7		

Stand: Juli 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl