



Peugeot 5008 2.0 BlueHDi 180 Allure Pack EAT8

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (133 kW/181 PS)

Der Peugeot 5008 ist als Siebensitzer konzipiert und bis zur B-Säule baugleich mit dem kompakteren 3008. Die zweite Generation des SUVs der Mittelklasse erhielt Anfang 2021 eine Modellüberarbeitung mit bulligerer Front und rahmenlosem Kühlergrill sowie serienmäßigen LED-Scheinwerfern und längsförmigen Tagfahrlichtern. Auch am Heck ist die aktuelle Designsprache von Peugeot mit schwarz glänzender Blende inklusive LED-Heckleuchten in 3D-Krallen-Form erkennbar. In puncto Variabilität muss sich das SUV mit drei Einzelsitzen in der zweiten Reihe sowie zwei zusätzlichen Sitzplätzen in der dritten Sitzreihe (ausbaubar) nicht verstecken. Der Franzose bietet viel Platz für Insassen und Gepäck. Den Innenraum dominieren das konfigurierbare i-Cockpit hinter dem tief angeordneten Lenkrad sowie der zentrale Touchscreen mit den darunterliegenden Schnellwahltasten. Die allgemeine Fahrzeugbedienung über Touchscreen, Tasten und Rädchen ist etwas unübersichtlich, wenig intuitiv und erfordert Treffsicherheit. Sobald man sich in das Bedienkonzept eingearbeitet hat, kommt man recht gut zurecht – die starke Ausrichtung auf den Touchscreen ist jedoch teils umständlich und gewöhnungsbedürftig.

Wir testen den 5008 2.0 BlueHDi 180 in der Ausstattungslinie Allure Pack. Der 181-PS-Turbodiesel überträgt sein maximales Drehmoment von bis zu 400 Nm über die Achtstufen-Automatik EAT8 an die Vorderräder. Der 2,0-l-Vierzylinder läuft recht kultiviert und verbraucht im ADAC Ecotest 6,2 l/100 km, sodass die Reichweite mit dem 56-l-Kraftstofftank rund 900 km beträgt. Der Selbstzünder verbindet gute Fahrleistungen mit passablem Verbrauch und geringen Schadstoffemissionen und erhält drei Sterne im ADAC Ecotest. Auch hinsichtlich der Assistenzsysteme ist der Fünftürer gut aufgestellt. Serienmäßig bietet er bereits in der Basisausstattung ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung, eine Geschwindigkeitsregelanlage, eine Spurverlassenswarnung sowie eine Verkehrsschilderkennung. Als Allure Pack unterstützt er zusätzlich mit Rückfahrkamera, Müdigkeitswarner, Totwinkel-, Spurhalte- und Fernlichtassistenten.

Mit der ansehnlichen Serienausstattung samt LED-Scheinwerfern, Navigationssystem und Zweizonen-Klimaautomatik ist der 5008 2.0 Blue HDi 180 Allure Pack EAT8 ab 44.950 Euro erhältlich – diverse Extras wie beispielsweise Schiebedach oder Premium-Soundsystem sind allerdings den höheren Ausstattungslinien vorbehalten. **Konkurrenten:** u. a. Honda CR-V, Hyundai Santa Fe, Mitsubishi Outlander.








- + **ansehnliche Material- und Verarbeitungsqualität, umfangreiche Serienausstattung, gutes Raum- und Platzangebot, geringe Schadstoffemissionen, gute Fahrleistungen**
- **teils umständliche Bedienung, hoher Verbrauch, eingeschränkte Rundumsicht, Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an elektrischer Heckklappe**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	1,8
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,7
	Transport	1,6
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Verarbeitungs- und Materialqualität des Peugeot 5008 liegt auf gutem Niveau, hier haben sich die Franzosen sicht- und spürbar Mühe gegeben. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, 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 von silbernen Zierrahmen und Klavierlack wertig. Da verzeiht man dem 5008 die eine oder andere nicht ganz so exakte Passung am Armaturenbrett.

⊕ Optisches und haptisches Highlight sind sieben metallische Kippschalter auf der Mittelkonsole, die die

2,8 Alltagstauglichkeit

Der Peugeot-Diesel ist serienmäßig mit einem 56 Liter großen Tank ausgerüstet. Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,2 l auf 100 km kommt man etwa 900 km weit. Der AdBlue-Tank fasst 17l (reicht für circa 6.500 km), und der Einfüllstutzen befindet sich gut zugänglich direkt neben dem Tankstutzen. Der 5008 macht als Transportfahrzeug eine gute Figur. Das sieben-sitzige SUV kann gegen Preisnachlass zum Fünfsitzer abgerüstet werden, indem die beiden klappbaren Notsitze der dritten Sitzreihe (unterhalb des Kofferraumbodens) entfallen. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 605 kg – das reicht locker für fünf Erwachsene und deren Gepäck, bei sieben Personen wird es knapp. Auf dem Dach sind auf der serienmäßigen Aluminium-Dachreling Lasten bis zu 80 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann lediglich bis zu 70 kg betragen, das wird bereits mit einem Fahrradträger samt zweier

2,9 Licht und Sicht

Der 5008 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die nachts in Kombination mit dem serienmäßigen Fernlichtassistenten für eine gute Straßenausleuchtung sorgen. Allgemein gefällt die SUV-typisch hohe Sitzposition, die eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr ermöglicht.

⊕ 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 – selbst bei hohen Geschwindigkeiten. Leider bleibt jeweils links und rechts am Scheibenrand ein breiter Bereich ungewischt.

Bei aktivierter Warnblinkanlage bleibt die Blinkerfunktion aktiv, sodass man beispielsweise beim Aufschließen am Stauende trotz aktiviertem Warnblinker einen Spurwechsel signalisieren kann.

Direktwahltasten für das Bediensystem sowie den Warnblinkschalter beinhalten.

Für eine bessere Orientierung im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die LED-Ambientebeleuchtung an der vorderen Türverkleidung, dem Getränkehalter sowie im Fußraum vorn.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler.

Die Türen scheppern, wenn sie mit heruntergefahrenen Seitenscheiben ins Schloss fallen.

E-Bikes eng.

Auch als Zugfahrzeug eignet sich der Peugeot recht gut. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Franzose bis zu einem Gewicht von 1.750 kg. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen.

⊕ Ein Fehlbetankungsschutz verhindert das versehentliche Betanken mit dem falschen Kraftstoff.

⊖ Mit gemessenen 2,10 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich das bullig dastehende SUV ziemlich breit, beispielsweise in Autobahnbaustellen wird es schnell eng.

Runflat-Reifen sowie Not- oder Reserverad gibt es nicht, immerhin ein Reifen-Reparaturset ist Serie.



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

⊖ Weniger gut ist es im 5008 um die Rundumsicht bestellt, hier fordert die gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen gestaltete Karosserie ihren Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden behindern die Sicht, vor oder hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände sind erst in recht großer Entfernung zu sehen. Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera (beides serienmäßig) bieten hierfür eine gute Hilfestellung. Die Kamera wird leider nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Gegen Aufpreis sind zudem ein 360-Grad-Kamerasystem (Bild wird aus einer Front- und einer Heckkamera „errechnet“) sowie ein Parkassistent für Längs- und Querparklücken erhältlich. Ein höherwertiges LED-Scheinwerfer-System inklusive statischem Abbiegelicht und automatischer Leuchtweitenregulierung ist den Ausstattungslinien GT und GT Pack vorbehalten. Eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine Kurvenlichtfunktion sind nicht erhältlich.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 5008 dank der erhöhten Sitzposition (Sitzfläche 55 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) problemlos. Lediglich das tiefstehende Zweispeichen-Lenkrad stört beim Einstieg etwas, und SUV-typisch erfordert der hohe Schweller einen kräftigen Schritt nach oben. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offen gehalten – vorn und hinten in drei Positionen. Auch in die zweite Reihe 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. Zudem findet man bei den äußeren Sitzplätzen Haltegriffe am Dachhimmel vor.

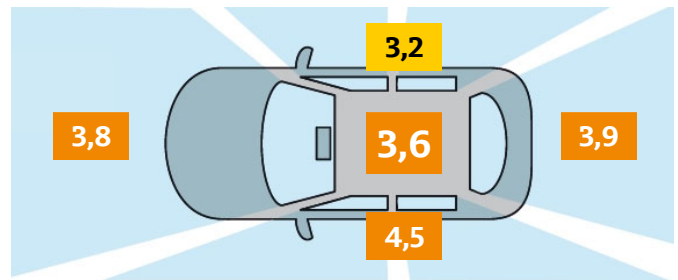
1,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des 5008 ist sehr groß dimensioniert. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt das Ladevolumen als Fünfsitzer bis zur Gepäckraumabdeckung 570 l, entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 830 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 14 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die drei Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 1.075 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.735 l Volumen verfügbar.

Als Siebensitzer ist das verfügbare Kofferraum-Volumen des 5008 allerdings recht eingeschränkt (120 l).

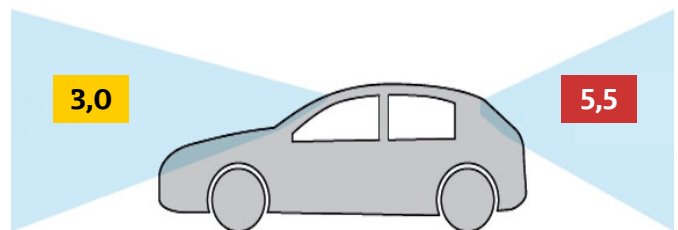
Rundumsicht

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.



⊖ Der Schlüssel des serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystems ist recht schwer und klobig geraten – unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Das Funksystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

Das Ein- und Aussteigen in Reihe drei ist erwartungsgemäß weniger komfortabel, eine Einstiegshilfe unterstützt beim Verschieben und Umklappen der äußeren Sitze in der zweiten Reihe.



Mit 570 l Volumen bietet der 5008 sehr viel Platz für das Gepäck.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum des 5008 ist gut nutzbar und hat ein praktisches Format. Die Kofferraumklappe kann man manuell leicht öffnen und schließen, optional auch rein elektrisch. Dann öffnet und schließt die Heckklappe zusätzlich sensorgesteuert – dafür muss man lediglich den Schlüssel bei sich tragen und den Fuß unter den hinteren Stoßfänger bewegen, schon setzt sich die Klappe in Bewegung. Die Ladekante ist mit einer Höhe von 69 cm allerdings recht hoch, wodurch sich das Beladen mit schweren Gegenständen

mühsam gestaltet. Ladekante und -fläche befinden sich auf einer Höhe, sodass das Gepäck beim Ausladen über keine innenliegende Stufe gehoben werden muss.

Bis 1,85 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Größere Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Der Kofferraum wird von einer seitlichen Leuchte sowie der Dachbeleuchtung der dritten Sitzreihe erhellt.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die drei Einzelsitze im Fond lassen sich separat umklappen, die Handhabung ist einfach. Allerdings kann man die Sitze nicht vom Kofferraum aus umlegen, und vor dem Umklappen des Mittelsitzes muss zunächst der am Dachhimmel befestigte Sicherheitsgurt entriegelt werden.

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

Gegen Aufpreis ist ein Transportnetz erhältlich, das den Fahrgast- vom Gepäckraum abtrennt.

⊖ Mit Ausnahme des Fachs unter dem Ladeboden (bei aufgestellter oder ausgebauter dritter Sitzreihe) sowie eines kleinen Ablagefachs auf der rechten Seite bietet der 5008 keine Möglichkeiten, Kleinkram im Kofferraum zu verstauen – selbst Taschenhaken sucht man vergebens.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit im 5008 zeichnet sich wie bei Peugeot typisch durch das hochgesetzte Kombiinstrument aus, auf das man nicht wie üblich durch, sondern über das Lenkrad blickt. Dieses ist nicht nur kleiner als die meisten Lenkräder, sondern befindet sich auch weiter unten. Das Kombiinstrument bietet dem Fahrer verschiedene Ansichten, einige erweisen sich dabei jedoch als wenig übersichtlich und letztlich als Spielerei. Das Cockpit wirkt stark reduziert – möglichst wenige Hardwaretasten sollen mit möglichst vielen Funktionen (gesteuert über das Infotainmentsystem) kombiniert werden. Der 10-Zoll-Touchscreen ist hierfür günstig positioniert und gut erreichbar. Das Konzept sieht auf den ersten Blick übersichtlich und gefällig aus, bald gehen aber schnell auffindbare, speziellen Funktionen zugewiesene Tasten für häufig benutzte Funktionen ab.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So erfordern einfache Einstellungen (beispielsweise Temperatur, Luftverteilung) über den Touchscreen unnötig viele Bedienschritte. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, und manche Funktionen liegen in den Tiefen des Systems, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den

Blinkerhebel integriert.

Die Einstellmöglichkeiten des Lenkrads beschränken sich auf einen reduzierten Bereich, um die Sicht auf das Kombiinstrument nicht zu versperren – zu Lasten der Sitzergonomie. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie „blind“ beherrscht.



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.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 5008 ist in der Allure Pack-Ausstattung mit analogem und digitalem Radioempfang, Bluetooth (Audiostreaming und Freisprecheinrichtung), USB-Schnittstelle, sechs Lautsprechern sowie der Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto gut ausgestattet. Das Festplatten-Navigationssystem mit Spracherkennung informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic). Die Peugeot Connect Box ermöglicht Telematikdienste (u. a. Wetter, Kraftstoffpreise, Parkhaussuche) über die integrierte europäische SIM-Karte –

für die ersten drei Jahre kostenlos. Die Dienste können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole erhältlich. Mittels der MyPeugeot-App können verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich. Das optionale Premium-Soundsystem mit zehn Lautsprechern ist dem Allure Pack vorenthalten.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot großzügig aus, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern zurückschieben. Die Kopffreiheit ist bei dieser Größe noch nicht erschöpft. Dank der gut bemessenen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe.

Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert.

⊖ Das Panoramaschiebedach ist der Ausstattungslinie Allure Pack vorenthalten.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe fällt nicht ganz so großzügig aus. Während die Beinfreiheit selbst für 2,00 m große Fahrgäste ausreicht (Vordersitz auf 1,85 m-Person eingestellt), genügt die Kopffreiheit immerhin für 1,90 m große Insassen. Selbst drei Personen haben nebeneinander ausreichend Platz.

Das Raumgefühl ist gut, lediglich die hohe Seitenlinie wirkt etwas einschränkend.

⊖ Das optionale Panoramaschiebedach ist den Ausstattungslinien GT und GT Pack vorbehalten.

Für zwei Personen ist die Innenbreite in der dritten Sitzreihe ausreichend, man fühlt sich aber recht eingengt – auf Langstrecken unzumutbar.



Auf der zweiten Sitzreihe finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz. Ganz hinten (dritte Reihe) geht es bedeutend enger zu.

3,2 Innenraum-Variabilität

Mit den verschiebbaren Einzelsitzen in der zweiten und den versenkbaren Notsitzen in der dritten Sitzreihe punktet der 5008 bei der Variabilität. Gegen Preisnachlass läuft der Franzose als Fünfsitzer vom Band. Der Kunde hat dann die Möglichkeit, die beiden Zusatzsitze in der dritten Sitzreihe später nachzukaufen – die Vorbereitungen inklusive der zusätzlichen Gurte sind bei jedem 5008 dabei, und die Sitze lassen sich einfach installieren sowie bei Bedarf ausbauen. Die Rücksitzlehnen in Reihe zwei lassen sich einzeln umklappen und sind in der Neigung einstellbar.

Positiv fallen die zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer auf, die Türfächer sind ausreichend groß und

nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind kleiner bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen. Darüber hinaus gibt es noch offene Lehnentaschen sowie Klapptische an den Rückseiten der Vordersitze.

Das Handschuhfach dürfte ebenfalls größer sein, zudem lässt es sich weder abschließen noch kühlen.

⊕ Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten ist das Handschuhfach mit feinem Filz ausgekleidet.

2,6 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 feinfühlicher

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.

2,7 Sitze

Beide Vordersitze sind beim Peugeot 5008 serienmäßig höhenverstellbar, als Allure Pack ist zudem der Fahrersitz mit einer manuellen Zweiwege-Lordosenstütze ausgestattet. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch geringen Seitenhalt. Die Sitzposition vorn ist auch dank der Mittelarmlehne bequem, die sich jedoch weder längs noch in der Höhe einstellen lässt. Die Armauflagen in den vorderen Türen sind etwas gepolstert, hinten muss man direkt mit hartem Kunststoff vorliebnehmen. Die Sitzplätze in der zweiten Sitzreihe bieten lediglich eine geringe Konturierung der Lehnen und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen

Kniewinkel sitzen kann, zudem stört kein Mitteltunnel am Boden.

⊖ Die Bedienung der manuellen Zweiwege-Lordosenstütze am Fahrersitz ist umständlich zu erreichen.

Die Komfortsitze, die vielfältige Einstellmöglichkeiten und sogar eine Massagefunktion bieten, sind in der Testwagenausstattung (Allure Pack) nicht erhältlich.

Der Komfort auf den nicht konturierten Notsitzen in der dritten Reihe ist ausreichend, die Sitzplätze sind für Kurzstrecken geeignet.

2,9 Innengeräusch

Bei Tempo 130 haben wir einen Schalldruckpegel von 68,0 dB(A) gemessen – ein durchschnittlicher Wert. Der Dieselmotor hält sich akustisch weitgehend zurück, und bei hohen Geschwindigkeiten werden die Windgeräusche nicht zu laut. Die

allgemeinen Fahrgeräusche drängen sich ebenfalls nicht in den Vordergrund, nasse Fahrbahn und Kieselsteinchen hört man hingegen recht deutlich in den Radhäusern.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der 5008 Allure Pack ist mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, ein Aktivkohlefilter sorgt für gereinigte Innenluft. Der Automatikmodus kann in drei Intensitätsstufen eingestellt werden. Es gibt zudem einen Luftgütesensor, der die Umluftklappen automatisch steuern kann. Für die Fondinsassen befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer, deren Intensität per separater Steuerung im Fond verändert werden kann. Bei den vorderen Ausströmern hat Peugeot sich leider die separaten Drehregler

zum Regulieren der Luftmenge gespart.

Gegen Aufpreis lassen sich die Vordersitze beheizen. Die Seitenscheiben ab der B-Säule sind stärker getönt, zudem schützen Rollos die äußeren Fondinsassen in der zweiten Sitzreihe vor direktem Sonnenlicht.

⊖ Zusätzliche Annehmlichkeiten wie Sitzbelüftung vorn, Sitzheizung hinten, Lenkradheizung oder Standheizung sind ab Werk nicht erhältlich.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 181 PS starken 2,0-Liter-Turbodiesel ist der über 1,6 t schwere 5008 souverän motorisiert. Durch das stämmige Drehmoment von 400 Nm wirkt der Selbstzünder kraftvoll und lässt sich weder von hoher Zuladung noch von Steigungen merklich beeindrucken. Für den Zwischenspur von 60 auf 100

km/h vergehen gerade einmal 5,2 s, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in 1,4 s. Peugeot gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei 215 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel verrichtet seine Arbeit für einen Diesel recht kultiviert. Störendes Dieselnageln verkneift sich der Selbstzünder weitgehend, wie auch unangenehme Vibrationen, die das Wohlbefinden der Insassen nachhaltig schmälern könnten. Auch an der Leistungsentfaltung gibt es

wenig zu kritisieren: Natürlich dauert es prinzipbedingt einen Moment, ehe der volle Ladedruck und damit auch das volle Drehmoment aufgebaut ist, doch ab 1.500 1/min schiebt das Triebwerk energisch an. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei recht harmonisch.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Peugeot 5008 2.0 BlueHDi 180 ist ausschließlich mit der Achtstufen-Automatik EAT8 verfügbar, die vom japanischen Zulieferer Aisin stammt. Die Arbeitsweise des Automatikgetriebes kann nicht vollkommen überzeugen. Das liegt weniger an der Schaltstrategie, die bis auf die verzögerte Reaktion bei großer Leistungsabforderung meist den passenden Gang wählt und manuelle Schalteinriffe mithilfe der serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad überflüssig macht. Verbesserungswürdig sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen zwar kein Rucken, aber dennoch deutliche Zugkraftschwankungen zu spüren sind. Die Drehzahlsprünge

zwischen den acht Fahrstufen sind recht klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei 130 km/h liegen in der höchsten Fahrstufe etwa 2.000 1/min an. Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist.

Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern kehrt in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, da das Getriebe automatisch die Stufe P einlegt.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der 5008 weitgehend problemlos. Der gegenüber einer Limousine höhere Aufbau sowie das hohe Fahrzeuggewicht bremsen die Fahrdynamik jedoch spürbar ein. Die Tendenz mancher SUVs, durch starkes Abbremsen der Vorderräder ausgeprägtes Untersteuern zu erzielen und damit Kipptendenzen schon im Keim zu ersticken, teilt der 5008 aber nicht.

Insgesamt zeigt der Peugeot ein recht träges Fahrverhalten. Zu frisch angegangene Kurven quittiert der Peugeot mit kräftigem Wanken und leicht beherrschbarem Untersteuern, die maximal möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht besonders hoch.

⊕ Der Geradeauslauf ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten stabil, sogar seitlich abfallende Fahrbahnoberflächen oder Spurrinnen können dem Franzosen wenig anhaben. Auch die Traktion ist passabel, allerdings neigen die Vorderräder bei vollem Gaseinsatz durchaus kurzzeitig zum Durchdrehen, ehe die Antriebsschlupfregelung eingreift.

Das aufpreispflichtige Grip-Control-Paket erzielt eine bessere Haftung selbst auf schwierigem Untergrund und beinhaltet eine optimierte Traktionskontrolle mit vier Grip-Modi (Standard, Sand, Schlamm und Schnee) sowie eine Bergabfahrhilfe.

2,9 Lenkung

Das Lenken ist wegen des sehr kleinen und tief angeordneten Lenkrads zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, nach einer gewissen Zeit lässt sich der Franzose 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 schlagartig in die Mittelgasse zurückzuschnellen. Die Zielgenauigkeit leidet etwas unter der verzögert ansprechenden Hinterachse sowie der auftretenden Karosserieneigung.

Beim Rangieren ist der Lenkaufwand nicht allzu hoch,

zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen drei Lenkradumdrehungen. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann ausstattungsabhängig der Lenkradwiderstand angepasst werden. Der Sportmodus soll ein sportlicheres Fahrgefühl ermöglichen.

⊖ Beim schnellen Anlenken reicht die Lenkkraftunterstützung nicht aus, sodass die Lenkung spürbar verhärtet.

3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 5008 durchschnittlich 36,9 m – ein passabler Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.

1,8 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der überarbeitete Peugeot 5008 bietet in der getesteten Allure Pack-Ausstattung bereits ab Werk eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er serienmäßig unter anderem mit dem Notbremsassistenten (Active Safety Brake) vom Band, der gegen Aufpreis um einen Radarsensor im vorderen Stoßfänger ergänzt wird (Active Safety Brake Plus). Der Notbremsassistent Active Safety Brake Plus ist darauf ausgerichtet, besonders bei Nacht und im Verkehr mit Radfahrern, automatisch zu bremsen und damit Zusammenstöße zu verhindern. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff, ein Totwinkelassistent sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden.

Der Spurpositionierungsassistent, den es in Kombination mit dem aufpreispflichtigen Abstandsregeltempomaten gibt, hält das Fahrzeug innerhalb der Fahrbahnmarkierungen. Im Falle einer Notbremsung aktiviert der Wagen automatisch die Warnblinkanlage und warnt damit den nachfolgenden Verkehr.

⊖ Der Spurhalteassistent greift teilweise zu beherzt in die Lenkung ein. Der Totwinkelassistent nutzt lediglich die Ultraschallsensoren der Einparkhilfe und hat daher eine geringe Reichweite.
























1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Peugeot 86 Prozent der erreichbaren Punkte und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Stand: 09/2016). Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen (bis einschließlich Reihe zwei) ausgestattet. Ein Knieairbag für den Fahrer ist nicht zu haben.

Ein E-Call-System ist in der serienmäßigen Peugeot Connect Box integriert. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden.

Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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 (indirekt)

haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch Personen mit circa zwei Meter Größe werden gut geschützt. In der zweiten Sitzreihe reichen die Kopfstützen nicht so weit nach oben, sie bieten nur Personen bis 1,75 m guten Schutz. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert, welche der sieben Gurte nicht angelegt sind. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen eine Ladungssicherung

1,7 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der 5008 auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 09/2016). Er verfügt serienmäßig über drei Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe in der zweiten Sitzreihe, und selbst die übrigen Plätze (inklusive der dritten Sitzreihe) sind gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet – der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Insgesamt können so bis zu sechs Kindersitze gleichzeitig mitgeführt werden. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich lediglich per Schlüsselschalter direkt an der jeweiligen Tür verändern, sodass die Kinder nicht ohne Weiteres die Sicherung aufheben können.

⊖ Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platznehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der

3,4 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Franzose im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 09/2016) 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, optional ergänzt ein zusätzlicher

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt der Peugeot 5008 2.0 BlueHDi 180 EAT8 auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,2 l pro 100 km. Das ist recht viel für ein modernes Auto, auch wenn es sich um ein SUV handelt. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 196 g/km, wofür der Franzose 18 von 60 möglichen Punkten erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,1, außerorts bei 5,4 und auf der Autobahn bei 7,6 l auf 100 km.

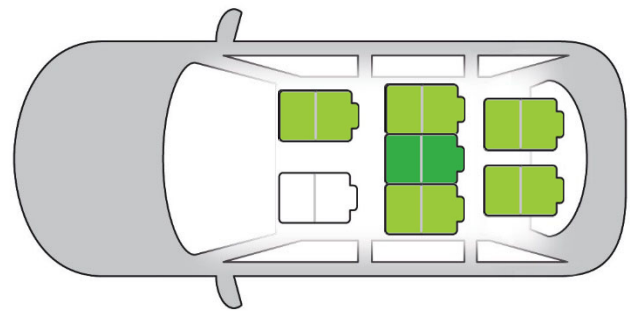
über Kreuz, zudem ist das aufpreispflichtige Warndreieck in der Heckklappenverkleidung untergebracht und dort jederzeit griffbereit.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen vorgegebenen Ablageort und ist daher eventuell unter dem Ladeboden im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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)

Radarsensor im vorderen Stoßfänger (Active Safety Brake Plus), um selbst bei schwierigen Lichtverhältnissen zu unterstützen und auch Radfahrer zu erkennen.

⊖ Das optionale Nachtsicht-System ist lediglich in den Ausstattungsvarianten GT und GT Pack erhältlich.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen hat der Franzose herausragend gut im Griff. Keine Schadstoffart ist auffällig, die Stickoxidemissionen sind auf sehr niedrigem Niveau. So erreicht der Peugeot 50 von

50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 68 Punkte – dafür gibt es drei Sterne im ADAC Ecotest.

3,0 AUTOKOSTEN

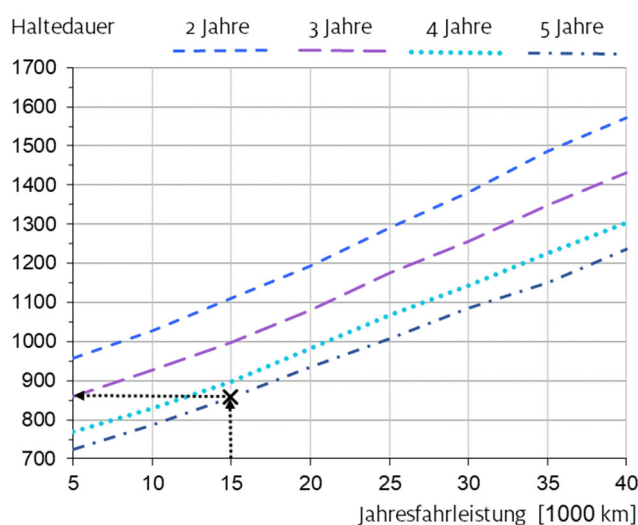
3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot 5008 2.0 BlueHDi 180 EAT8 ist kein günstiges Fahrzeug – in der Ausstattung Allure Pack rufen die Franzosen für das Modell 44.950 Euro auf. Die Ausstattung ist zwar schon recht umfangreich, ordert man aber weitere komfort- und sicherheitssteigernde Extras, kann man den Kaufpreis noch nach oben schrauben. Der Testwagen kostet 48.450 Euro. Die Versicherungsklassen sind durchwachsen; bei der Haftpflicht ist der Franzose mit 18 noch günstig eingestuft, bei Teil- und Vollkasko mit 22 eher teuer. Die Kfz-Steuer fällt mit 316 Euro pro Jahr hoch aus.

Peugeot gibt auf die Technik zwei, auf den Lack drei und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Die Wartungsintervalle liegen unter normalen Nutzungsbedingungen bei 30.000 km oder einem Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 857 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 PureTech 130 Active	1.6 PureTech 180 GT EAT8	1.5 BlueHDi 130 Active	2.0 BlueHDi 180 Allure EAT8
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1499	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	133 (180)	96 (130)	133 (181)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	250/1650	300/1750	400/2000
0-100 km/h [s]	9,9	8,3	11,1	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	219	191	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,1/6,3 S	5,5/7,0 S	4,0/5,1 D	4,5/5,8 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	116/143	125/158	107/133	119/152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/20	18/22/20	18/21/22	18/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	128	174	222	316
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	669	834	707	826
Preis [Euro]	32.000	43.250	35.050	43.850

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	133 kW/181 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Stufen-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	119 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.641/1.844/1.646 mm
Leergewicht/Zuladung	1.682/598 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	780/1.940 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.750 kg
Stützlast/Dachlast	70/80 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Vector 4 Seasons M+S
Wendekreis links/rechts	11,5/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,4/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	164 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	900 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/605 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	570/1.075/1.735 l

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

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	513 Euro
Monatliche Gesamtkosten	857 Euro		
Steuer pro Jahr	316 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/22		
Basispreis 5008 2.0 BlueHdi 180 Allure Pack EAT8	44.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.865 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	630 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/630 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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 (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	740 Euro
Metalllackierung	ab 590 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	1,3	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	3,1
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	3,2	Umwelt/EcoTest	2,6
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	4,2
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,2		

Stand: März 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer