



Peugeot e-5008 210 GT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (157 kW/213 PS)

Der neue Peugeot e-5008 besitzt zumindest zum Marktstart ein echtes Alleinstellungsmerkmal, das dem vollelektrischen SUV zahlreiche Käufer beschern soll: Er ist das einzige siebensitzige Modell in der Mittelklasse. Wer bislang sieben Personen elektrisch transportieren wollte, musste eine Fahrzeugklasse höher einsteigen und dementsprechend auch tiefer in die Tasche greifen. Der e-5008 basiert auf der neu entwickelten STLA-Plattform des Stellantis-Konzerns, die auch für Verbrenner sowie Plug-in-Hybride ausgelegt ist und auf der beispielsweise der neue Opel Grandland aufbaut. Zum ADAC Autotest tritt der Franzose als e-5008 210 GT mit einem 73-kWh-Akku und einem 213 PS/157 kW starken E-Motor an der Vorderachse an. Später soll eine Long-Range-Variante mit 97 kWh großer Batterie und einem E-Antrieb mit 230 P/170 kW folgen. Das 4,80 m lange SUV bietet Platz für bis zu sieben Personen, allerdings schrumpft der Kofferraum bei voller Bestuhlung drastisch zusammen und der Zustieg in die dritte Reihe ist dauerhaft nur Kindern zumutbar. Darüber hinaus überzeugt der Peugeot mit einer wertigen Einrichtung, einer sicheren und zugleich komfortablen Fahrwerksabstimmung sowie einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Weniger gefallen haben uns hingegen das wenig intuitive und stark ablenkende Bediensystem, die fehlende Autohold-Funktion sowie die nur mäßige Ladeleistung des 400-V-Systems. Hinzu kommt, dass zum Testzeitpunkt keine Akkukonditionierung verfügbar war, die die Standzeit an der Schnellladesäule besonders bei tieferen Temperaturen verkürzen könnte. Ein Update im Sommer 2025 soll hier Abhilfe schaffen. An den durchschnittlichen Werten für Verbrauch (20,2 kWh/100 km inkl. Ladeverluste) und Reichweite (440 km im ADAC Ecotest) ändert dies jedoch nichts. **Konkurrenten:** u. a. Mercedes EQB, NIO EL6, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

- +** gute Verarbeitung und Materialqualität, gutes Platzangebot, sichere und komfortable Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- umständliche Bedienung, kein Frunk, nur durchschnittliche Ladeleistung, keine Autohold-Funktion, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Peugeot hat sich in den letzten Jahren einen guten Ruf bei der Verarbeitungsqualität erarbeitet und auch der neue e-5008 wird diesem gerecht. Das Mittelklasse-SUV überzeugt mit seiner sorgfältig verarbeiteten Karosserie, die mit gleichmäßigen und gleichzeitig schmalen Spaltmaßen aufwartet. Die Türen fallen satt ins Schloss und der Schwellerbereich - und damit auch das Hosenbein - bleibt dank der zusätzlichen Dichtlippen auch bei Regen sauber. Anzukreiden ist ihm lediglich die fehlende Türrahmenverkleidung innen. Auch das Interieur weiß mit seiner guten Verarbeitung zu gefallen. Die Anbauteile sind passgenau eingefügt und sitzen fest, alles wirkt solide und wertig. Dazu trägt auch die ordentliche Materialqualität bei, die sich allerdings lediglich auf Klassenniveau befindet. Will heißen: In der ersten Reihe sind Türen und das Armaturenbrett

zumindest im oberen Bereich mit geschäumtem Kunststoff verkleidet. Im Gegensatz zum kleineren 3008 sind die vorderen Dachsäulen mit Stoff bezogen. Schicke, allerdings auch fingerabdruck- und kratzeranfällige Pianolackflächen sowie reichlich Stoffeinsatz an Armaturenbrett, Türen und Mittelkonsole sorgen für ein wertiges und wohnliches Ambiente. Wie schmutz anfällig und pflegebedürftig der hellgraue Stoff auf Dauer ist, lässt sich anhand des jungen Testwagens nicht sagen. Ohne wirksamen Polsterreiniger dürfte man auf Dauer aber wohl kaum auskommen. Der komplette Unterboden ist verkleidet. Dies dient nicht nur dem Schutz, auch die Aerodynamik profitiert von der glattflächigen Verkleidung. Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfeder auskommen, die das Öffnen erleichtern und das umständliche Einfädeln des Haltestabes hinfällig machen würde.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt üppige 610 kg – das sollte in den allermeisten Fällen selbst für sieben Erwachsene samt kleinem Gepäck ausreichen. Dachlasten sind bis zu 80 kg erlaubt, eine praktische Reling ist beim 5008 Serie. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das sollte selbst für zwei E-Bikes samt Fahrradträger ausreichen. Einen Anhänger mit eigener Bremse darf der Franzose lediglich bis zu einem Gewicht von 1.000 kg ziehen. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er die üblichen 750 kg wiegen. Der Wendekreis von 11,8 m geht noch in Ordnung. Mit 4,79 m und 2,12 m inklusive der Außenspiegel macht sich das Mittelklasse-SUV ziemlich lang und breit, was sich besonders im Stadtverkehr negativ bemerkbar macht.

⊖ Die Reichweite des e-5008 beträgt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest 440 km. Für ein neu entwickeltes E-Auto der Kompaktklasse ist dies lediglich ein durchschnittlicher Wert. Hinzu kommt, dass die maximale Ladeleistung im Test bei 163 kW lag (laut Hersteller max. 160 kW), die durchschnittliche Ladeleistung für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent beträgt an einer Schnellladesäule 109 kW - Peugeot setzt auf ein 400-V-System. Die Ladedauer beträgt dadurch rund 35 Minuten. Zum Vergleich: Der Hyundai Ioniq 5 mit 800-Volt-System benötigt

dafür lediglich rund 20 Minuten. Die Messungen finden bei idealen Bedingungen statt, bei kaltem oder zu warmem Akku sinkt die Ladeleistung teils drastisch, der Ladevorgang dauert dementsprechend länger. Abhilfe könnte das Vorkonditionieren des Akkus bieten, allerdings kann der e-5008 dies zum Testzeitpunkt nicht bieten - ein Update im Sommer 2025 soll dieses für ein aktuelles E-Auto unerlässliche Feature nachliefern. An einer AC-Ladesäule lädt der Franzose mit maximal 11 kW, ein vollständiger Ladevorgang nimmt hierfür rund acht Stunden in Anspruch. Ein Onboard-Lader mit 22 kW Leistung ist für den Peugeot im Gegensatz zu manchem Konkurrenten nicht zu haben. Ungewöhnlich und gleichzeitig durchaus gefährlich: Der Ladeanschluss ist hinten links angebracht, was schon generell beim Längsparken und gleichzeitigem Laden unpraktisch ist. Allerdings kommt erschwerend hinzu, dass die Ladeklappe sehr groß ausfällt und dadurch unter Umständen deutlich in die Straße hineinragen kann. Fahrradfahrer können dadurch gerade nachts leicht an der Klappe hängenbleiben und böse stürzen. Peugeot stattet den e-5008 lediglich mit einem Tirefit-Set aus. Pannensichere Reifen oder gar ein Ersatzrad sind für den Franzosen nicht zu haben. Folglich gibt es auch keinen Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel.

2,9 Licht und Sicht

⊕ Der Peugeot e-5008 ist wie heutzutage üblich mit einem LED-Lichtsystem ausgestattet. Peugeot nennt die serienmäßige Basisausführung Eco-LED-Scheinwerfer, was ein gutes Beispiel für Marketing-Sprech ist. Das System kann nur bedingt überzeugen: Die Fahrbahnausleuchtung ist inhomogen (fleckig und streifig), zudem streut der Lichtkegel nach oben. Auch die Lichtfunktionen sind überschaubar: Es gibt weder Abbiege- noch Kurvenlicht, der optionale Fernlichtassistent kann lediglich auf- und abblenden. Das höherwertige LED-System des Testwagens inklusive dynamischem Fernlichtassistenten, Abbiegelicht (reagiert ausschließlich auf Lenkbewegung, nicht auf Setzen des Blinkers) adaptiver Lichtverteilung und automatischer Leuchtweitenregulierung ist der Ausstattungslinie GT vorbehalten und hier serienmäßig an Bord. Die Fahrbahnausleuchtung ist hell sowie homogen und deutlich besser als die des Basis-Lichtsystems. Kritikwürdig ist lediglich die scharfe Hell-Dunkel-Grenze an den Seiten sowie die generell nicht erhältliche Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Bei der Rundumsicht schneidet der e-5008 nur ausreichend ab. Hier fordert die gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen gestaltete Karosserie ihren Tribut. Auch die hohen Fahrzeughenden behindern die Sicht, vor oder hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände sind erst in recht großer Entfernung zu sehen. Da sind die serienmäßige Rückfahrkamera samt Waschdüse sowie die Parksensoren unabdingbar. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist optional zu haben, einen Parkassistenten gibt es jedoch nicht. Die Linsen des LED-Abblendlichts sind auffallend klein und sorgen aufgrund der hohen Lichtintensität für eine erhöhte Blendgefahr entgegenkommender Verkehrsteilnehmer.

2,1 Ein-/Ausstieg

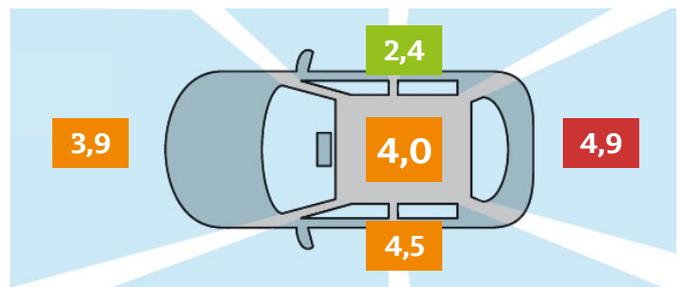
⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Peugeot 5008 dank der erhöhten Sitzposition (Sitzfläche 60 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) problemlos. Lediglich das tiefstehende Lenkrad stört beim Einstieg etwas, und der hohe Schweller erfordert SUV-typisch einen kräftigen Schritt nach oben. Das gilt auch für die zweite Reihe, zudem bleibt man mit den Füßen beim Aussteigen leicht an der Türverkleidung hängen. Die dritte Sitzreihe zu erreichen bzw. anschließend wieder zu verlassen, gestaltet sich demgegenüber deutlich schwieriger. Zwar lassen sich die Sitze der zweiten Reihe nach vorn schieben und klappen, dennoch sollten insbesondere Erwachsene dafür nicht allzu ungenlenk



Der Peugeot e-5008 bietet eine eingeschränkte Rundumsicht und eine nur ausreichende Sicht nach hinten, was durch breite Dachsäulen und kleine Fensterflächen bedingt ist.

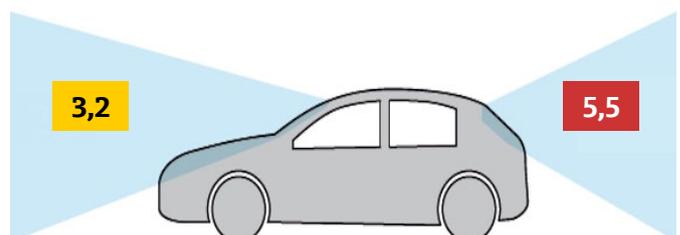
Rundumsicht

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.



sein. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offen gehalten – vorn in drei, hinten in zwei Positionen. Nachts projiziert der e-5008 das neue Peugeot-Logo an den Fahrzeugseiten auf den Boden. Praktisch: Der Mittelunnel ist recht flach gehalten, was das Durchrutschen erleichtert. Zudem findet man vier Haltegriffe am Dachhimmel für die Sitzreihen eins und zwei vor.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst 445 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 665 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 14 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 765 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.315 l Volumen verfügbar. Sind die beiden Sitze in der dritten Sitzreihe aufgestellt, beschränkt sich das Ladevolumen dahinter auf bescheidene 120 l. Unter dem Kofferraumboden gibt es einen 65 l großen Stauraum, in dem beispielsweise das Ladekabel Platz findet - einen praktischen Stauraum unter der Fronthaube (Frunk) hat der Stromer leider nicht zu bieten.



Das Kofferraumvolumen variiert je nach Konfiguration von 120 Litern bei aufgestellter dritter Sitzreihe bis zu 1.315 Litern bei komplett umgeklappter Rückbank und voller Ausnutzung des Raumes hinter den Vordersitzen.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt bei der Ausstattung GT elektrisch. Neben der Betätigung per Taste an der Heckklappe, am Armaturenbrett und auf dem Fahrzeugschlüssel ist dies auch per Fußschwenk unter die Heckklappe möglich. Die Heckklappe dürfte durchaus etwas weiter öffnen, ab 1,85 m Größe muss man darauf achten, sich nicht den Kopf an der Klappe zu stoßen. Es gibt die Möglichkeit, die Öffnungshöhe zu reduzieren, was beispielsweise in flach bauenden (Tief-) Garagen erforderlich sein kann. Der Ladeboden befindet sich auf dem Niveau der Ladekante, was das Entladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ergibt sich eine ebene Ladefläche, was besonders beim Beladen mit langen Gegenständen von Vorteil ist. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, zudem ist die Ausleuchtung mit drei Lampen ausgesprochen gut. Praktisch: Der e-5008 hat im Kofferraum eine 12-V-Steckdose, mit der man beispielsweise eine Kühlbox mit Strom versorgen kann.

⊖ Die Entriegelungstaste an der Heckklappe ist nicht nur gut versteckt und damit schwer zu finden, sondern sorgt beim



Die elektrische Heckklappe des GT-Modells bietet verschiedene Öffnungsoptionen, aber ihre begrenzte Maximalhöhe und die hohe Ladekante erschweren das Beladen mit großen und schweren Gegenständen.

Betätigen auch leicht für schmutzige Finger. Die Ladekante liegt mit 83 cm ziemlich hoch über der Straße, was insbesondere beim Einladen störend ist.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen der zweiten Reihe lassen sich dreigeteilt umklappen, die Entriegelung erfolgt vom Fahrgastraum aus unten an der Lehne. Anschließend fallen die Lehnen federvorgespannt selbstständig um. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Hinderlich ist lediglich der Mittelgurt, der nicht an der Lehne geführt, sondern oben am Dachhimmel angeschlagen ist. Das

Umklappen und Aufstellen der beiden Sitze in der dritten Reihe geht ebenfalls einfach von der Hand - sie lassen sich platzsparend zusammenklappen und im Fahrzeugboden verstauen. Der Kofferraum zeigt mit Ablagemöglichkeiten. Wir vermissen praktische Seitenfächer und Taschenhaken. Immerhin gibt es einen 65 l fassenden Stauraum unter dem Ladeboden.

⊖ Leider bietet der e-5008 keinen Frunk unter der Fronthaube, in dem sich das Ladekabel verstauen lässt und dort jederzeit problemlos zu erreichen ist.

2,5 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Bei der Cockpitgestaltung geht Peugeot schon seit einigen Jahren einen eigenen Weg, im 5008 wurde das sogenannte i-Cockpit weiterentwickelt. Die Cockpitlandschaft besteht nun aus einem durchgehenden Element, das im e-5008 Allure mit zwei je zehn Zoll großen Displays bestückt ist. Das Kombiinstrument befindet sich wie bei Peugeot üblich oberhalb des Lenkrads, wodurch das Steuer nicht nur ungewohnt klein ausfällt, sondern auch ungewöhnlich weit unten angeordnet ist. Die Anordnung ist zu Beginn gewöhnungsbedürftig, doch man arrangiert sich erstaunlich schnell damit – zumindest solange der Fahrer eine passende Einstellung für Sitz und Lenkrad findet. Besonders großgewachsene Personen tun sich hier schwer und stoßen unter Umständen mit dem Knie an das tief stehende Lenkrad. Als GT ist der e-5008 stets mit dem 21 Zoll großen Curved-Panoramadisplay ausgestattet. Das gekrümmte Display beinhaltet das Kombiinstrument und den berührungsempfindlichen Zentralmonitor, über den die meisten Fahrzeugfunktionen gesteuert werden. Das hochauflösende Display überzeugt mit schicker Graphik, ausreichend großen Touchflächen und schnellen Reaktionen. Allerdings ist es etwas zu weit vom Fahrer entfernt platziert und damit speziell der rechte Randbereich schlecht zu erreichen. Der linke Bereich des Touchscreens, auf dem beispielsweise die Temperaturanzeige und -einstellung erfolgt, ist schlecht zu erreichen, da der Lenkradkranz im Weg ist - aus ergonomischer Sicht besteht hier also durchaus Verbesserungspotenzial. Auch die Menüstruktur ist nicht sonderlich intuitiv gestaltet und erfordert eine längere Eingewöhnungsphase. Doch auch danach bleiben manche Bedienschritte wie etwa die Aktivierung der Sitzheizung unnötig umständlich, da man dafür mehrere Bedienschritte durchführen muss, anstatt diese mittels einer fest verbauten Taste direkt ein- bzw. auszuschalten. Ist das Curved-Display an Bord, befinden sich unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen ein zusätzliches Display mit sechs Feldern, auf dem bis zu zwölf Symbole für häufig genutzte Funktionen abgelegt werden können, was die Bedienung deutlich erleichtert. Ohne diese praktischen Helferlein gestaltet sich die Bedienung doch ziemlich umständlich und wenig intuitiv, was eine starke Ablenkung zur Folge hat. Das Kombiinstrument besitzt im Gegensatz zu den Modellen 208/2008 und 308 keine 3D-Ansicht - offensichtlich ist Peugeot dabei, sich von dieser Technik wieder zu verabschieden. Das Instrumentendisplay bietet diverse



Peugeot setzt beim 5008 auf das weiterentwickelte i-Cockpit mit großflächigen Displays und einer ungewöhnlichen Anordnung von Lenkrad und Instrumenten, deren Bedienung Eingewöhnung erfordert und teilweise ergonomische Mängel aufweist.

Einstellmöglichkeiten und Ansichten, eine Anzeige mit klassischen Rundinstrumenten für Tachometer und Leistungsanforderung ist nur in rudimentärer Form aktivierbar. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument verspielt und unübersichtlich. Positiv: Als eines der wenigen Modelle auf dem Markt, kann der 5008 nicht nur die Navigationskarte der eigenen Routenführung direkt vor dem Fahrer darstellen, sondern mittels Apple CarPlay auch die der Karten-App. Die Bedienelemente für die Assistenten wie automatische Distanzregelung oder das Infotainment sind inzwischen auf dem Lenkrad platziert, die einst hinter dem Lenkrad versteckten Bediensatelliten passé. Der Getriebewählhebel ist als kleiner Knubbel ausgeführt und ungewohnt zwischen der vom Lenkrad verdeckten Start-Taste und den zentralen Lüftungsdüsen platziert. Nach kurzer Zeit hat man sich jedoch daran gewöhnt und die Bedienung geht problemlos von der Hand. Nur nachts ist der unbeleuchtete Hebel schlecht zu finden. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Platzierung des Warnblickschalters, der unauffällig auf der Mittelkonsole positioniert ist und sich kaum ohne Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen betätigen lässt.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Radio mit analogem und digitalem Empfang ist in allen 5008 serienmäßig, genauso wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming. Ausgewählte Smartphone-Inhalte lassen sich per Apple CarPlay und Android Auto auf dem Zentralsdisplay darstellen - beide Schnittstellen funktionieren via USB-Kabel und kabellos. Als eines der wenigen Modelle auf dem Markt kann der 5008 die Navigationskarte von Apple-Karten auch auf dem Kombiinstrument darstellen. Beim GT ist die heutzutage obligatorische induktive Ladeschale Serie, in der Basisausführung Allure ist sie nur im Paket für happige 1.280

Euro Aufpreis zu haben. Ein besonders für ein E-Auto unerlässliches Navigationssystem mit Echtzeit-verkehrsinformationen und Laderoutenplanung sowie ein gut funktionierender Sprach-assistent sind stets an Bord. Das serienmäßige Soundsystem verfügt lediglich über sechs Lautsprecher, das höherwertige FOCAL-Soundsystem mit zehn Lautsprechern inklusive Zentrallautsprecher und Subwoofer ist nur für die getestete GT-Ausführung erhältlich. Die serienmäßige Peugeot Connect Box bietet den Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen via Smartphone.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Das Mittelklasse-SUV stellt den vorderen Insassen reichlich Platz zur Verfügung. Selbst 2,0 m große Menschen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor, wobei die Kopffreiheit durch das optionale Panoramaschiebedach des Testwagens etwas geschmälert wird. Breit genug ist der

Innenraum vorn ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Beeinträchtigt wird letzteres allerdings durch den stets dunklen Dachhimmel, die wuchtige Mittelkonsole sowie die hohe Fensterlinie.

2,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden in der zweiten Sitzreihe 1,85 m große Mitfahrer genug Platz vor. Limitierender Faktor ist dabei die Kopffreiheit, die auch im Fond wegen des optionalen Glasschiebedachs etwas geringer ausfällt als beim Modell mit fest verbautem Dach. Die Beinfreiheit hingegen fällt üppig aus und würde auch für 2,05 m große Mitfahrer ausreichen. Selbst in der dritten Reihe kommen Erwachsene unter, erst ab 1,80 m Größe nimmt man Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Die Beinfreiheit würde sogar für 1,90 m große Personen ausreichen. Die Innenbreite ist in Reihe zwei und drei ausreichend bemessen und trägt ebenso wie die großen Fensterflächen zum angenehmen Raumempfinden bei.



Der Innenraum bietet auch bei 1,85 m großen Vornsitzenden ausreichend Beinfreiheit für 2 m große Passagiere in der zweiten Reihe, wobei die Kopffreiheit durch ein optionales Glasschiebedach eingeschränkt wird. Selbst in der dritten Reihe finden Erwachsene bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,1 Innenraum-Variabilität

In puncto Innenraumvariabilität punktet der e-5008 mit seinen fünf Einzelsitzen im Fond. Die Lehnen der dritten Reihe lassen sich einzeln umklappen und in der Neigung verstellen, zudem könnten die Sitze in Längsrichtung verschoben werden. Die beiden Sitze in Reihe drei lassen sich platzsparend zusammenklappen und verschwinden im Fahrzeugboden, ausbauen lassen sie sich im Gegensatz zum Vorgängermodell jedoch nicht mehr. Vorn gibt es zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen sogar Einliter-Flaschen auf. Zudem gibt es ein Brillenfach am Dachhimmel. Auch für die Fondinsassen stehen genügend Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die

Türfächer sind ausreichend groß, an den Vordersitzen befinden sich praktische Lehnentaschen und es gibt nützliche Jackenhalter. Zudem bringt der e-5008 in der Ausstattung GT eine Mittelarmlehne samt zweier Becherhalter mit, Mitfahrer der Allure-Ausführung müssen darauf verzichten. In der dritten Reihe gibt es zumindest zwei Becherhalter. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der Peugeot e-5008 ist stets mit einem Stahlfederfahrwerk samt konventioneller Dämpfer ausgerüstet. Vorn finden sich in dieser Klasse übliche McPherson-Federbeine. Im Gegensatz zum mildhybridisierten 5008 kommt bei der Elektroversion hinten keine simple Verbundlenkerachse, sondern eine aufwendigere Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz. Der Franzose bietet auch ohne adaptive Dämpferregelung einen überzeugenden Federungskomfort. Bereits innerorts spricht

das Fahrwerk sensibel an, und das trotz der großen 20-Zoll-Serienbereifung. Auch auf der Landstraße und der Autobahn überzeugt das Schluckvermögen. Der Aufbau des e-5008 liegt merklich ruhiger als der des kleineren e-3008 - hier wirken sich die softere Abstimmung sowie der längere Radstand positiv aus. Selbst Geschwindigkeitshügel schluckt der Peugeot bemerkenswert gelassen und auch Kopfsteinpflaster dringt nur gut gedämpft zu den Insassen durch.

2,5 Sitze

⊕ Kurioserweise besitzt der e-5008 in der 4.250 Euro teureren GT-Ausführung nicht den beim Allure serienmäßigen Komfortsitz für den Fahrer, der u. a. eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze, ausfahrbare Oberschenkelauflage und eine elektrische Neigungsverstellung der Sitzfläche mitbringt. Beim GT gibt es ab Werk lediglich eine manuelle Zweiwege-Lordosenstütze. Wer mehr Einstellmöglichkeiten möchte, muss zum 2.550 Euro teuren Komfort-Paket des Testwagens greifen, das dem e-5008 für beide Vordersitze eine elektrische Verstellung (für den Fahrer samt Memoryfunktion), eine neigungsverstell- und ausziehbare Sitzfläche, anpassbare Seitenwagen sowie eine Massagefunktion beschert. Die optionalen Sitze überzeugen mit gutem Komfort bei gleichzeitig kräftigem Seitenhalt und sind trotz des hohen Mehrpreises besonders für rückengeplagte Personen und

Langstreckenfahrer eine Empfehlung wert. Die äußeren Rücksitze der zweiten Reihe sind gut konturiert und bieten eine ausreichende Oberschenkelauflage. Die Sitzposition ist bequem, woran auch die ausklappbare Mittelarmlehne sowie die anpassbare Lehnenneigung beitragen. Der Mittelsitz ist hingegen merklich schmaler geschnitten, bietet weniger Konturierung und Oberschenkelauflage - hier möchte man nur auf Kurzstrecken Platz nehmen. Die beiden ausklappbaren Sitze in Reihe drei sind ausreichend groß und zumindest die Lehne ausreichend konturiert. Allerdings muss man die Beine sehr stark anwinkeln und die Armauflagen in den Seitenwänden bestehen aus hartem Kunststoff - an den Sitzkomfort "waschechter" Siebensitzer reicht der e-5008 nicht heran.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der e-5008 bietet selbst für ein E-Auto einen auffallend guten Geräuschkomfort, hier kommen dem Peugeot die in der GT-Ausstattung serienmäßigen Verbundglas-Seitenscheiben vorn zugute. Besonders die Fahr- und Antriebsgeräusche fallen erfreulich niedrig aus. Vom Antrieb ist wie bei Stromern üblich kaum etwas zu vernehmen, der französische Stromer verkneift sich zudem im Gegensatz zu manchem E-Auto störende

Frequenzen bei hoher Last oder beim Rekuperieren. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten merklich zu, hier wirkt sich das optionale Glasschiebedach des Testwagens negativ aus. Bei Tempo 130 zeigt das Messinstrument lediglich 66,4 dB(A) an und belegt damit den guten Komforteindruck.

1,5 Klimatisierung

⊕ Jeder Peugeot 5008 ist als Plug-in-Hybrid und Stromer stets mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, die Verbrennervarianten besitzen hingegen eine Zweizonen-Variante. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, mittig und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Passagiere bietet der e-5008 Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen, getönte Scheiben ab der B-Säule sowie

ausziehbare Rollos für die Seitenscheiben der Fondtüren. Beheizbare Vordersitze sind beim e-5008 GT ebenso serienmäßig an Bord wie eine Lenkradheizung, beheizbare äußere Fondsitze in Reihe zwei kosten jedoch Aufpreis. Praktisch: Wie bei Stromern üblich bietet der e-5008 eine Standklimatisierung, dank der man den Innenraum vor Fahrtbeginn auf einen vorgewählten Wert kühlen oder erwärmen kann. Die mittels feiner Drähte beheizbare Windschutzscheibe gibt es leider nur im Winter-Paket, das

automatisch Ganzjahresreifen mit sich bringt - schwer nachzuvollziehen, was sich Peugeot dabei gedacht hat.

⊖ Leider hat Peugeot sich beim 5008 die Drehrädchen an den Lüftungsdüsen gespart, mit denen sich die Luftmenge unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 157 kW/213 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 345 Nm. Wer sich davon sportliche Fahrleistungen verspricht, dürfte im Fahrbetrieb eher enttäuscht sein. In Anbetracht des happigen Leergewichts von 2,3 t ist die Motorleistung sogar recht überschaubar, was bei voller Beschleunigung deutlich zu

spüren ist. Von 60 auf 100 km/h benötigt der Stromer 4,8 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,2 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Peugeot mit mäßigen 9,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 170 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor beschleunigt aus dem Stand weg ausreichend kräftig und gibt seine Leistung gleichmäßig sowie gut dosierbar ab. Der e-5008 liefert hier eine gute Vorstellung ab, zumal

darüber hinaus keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche zu vernehmen sind.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Stromer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Der kleine Wählhebel, der ungewöhnlich rechts vom Lenkrad auf dem Armaturenbrett platziert ist, lässt sich nach kurzer Gewöhnung

problemlos bedienen. Die Rekuperationsstufen lassen sich einfach über die Schaltwippen am Lenkrad steuern.

⊖ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, eine Autohold-Funktion ist für den e-5008 jedoch nicht zu haben - das ist heutzutage ungewöhnlich für ein neu entwickeltes Modell.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Sowohl beim Geradeauslauf, der auch dank der kräftigen Zentrierung der Servolenkung gut ausfällt, als auch beim Fahrverhalten im Grenzbereich überzeugt der e-5008 mit einer guten Fahrstabilität. Im ADAC Ausweichtest quittiert der Franzose ein abruptes Lenkmanöver mit einem beherzten ESP-Eingriff, wodurch das SUV viel Geschwindigkeit abbaut. Anschließend lässt sich die Pylonengasse mühelos durchfahren. Peugeot hat eine recht konservative ESP-Abstimmung gewählt, was bei einem Familien-SUV jedoch

vollkommen in Ordnung geht - Fahrstabilität geht hier klar vor Fahrdynamik. Flott angegangene Kurven beantwortet der Peugeot mit ausgeprägtem Untersteuern, d. h. er schiebt über die Vorderräder zum Kurvenrand. Das Traktionsvermögen des Fronttrieblers ist vom nicht übermäßig kräftigen E-Antrieb nur im unteren Geschwindigkeitsbereich an seine Grenzen zu bringen. Allradantrieb ist für das französische SUV generell nicht zu haben.

2,9 Lenkung

⊕ Die Servolenkung kann nicht vollauf überzeugen. Zwar ist sie ausreichend direkt übersetzt und die Zentrierung ist kräftig ausgeführt, was sich besonders bei langen Autobahnetappen auszahlt. Allerdings fühlt sich die proportional übersetzte Lenkung sehr entkoppelt an und lässt es dadurch an Lenkgefühl und damit auch an Rückmeldung vermissen.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Lenkpräzision unter dem ungewohnt kleinen Lenkrad leidet - daran gewöhnt sich nicht jeder.

⊖ Bei voll durchgedrücktem Fahrpedal sind leichte Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren.

2,5 Bremse

⊕ Bei der Bremsprüfung schneidet der Peugeot gut ab. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Testwagen bereits nach 35,1 m zum Stehen (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben wenig Grund zur Klage, auch wenn der Druckpunkt klarer definiert sein dürfte.

2,2 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Peugeot 5008 verfügt über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen, allerdings kosten einige Systeme Aufpreis. Serienmäßig sind unter anderem ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarner verbaut. Ebenfalls stets an Bord sind ein Spurhalteassistent und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung. Ordert man das Drive-Assist-Paket-Plus, bringt der 5008 GT zusätzlich einen Spurwechselassistenten samt Querverkehrserkennung, eine Spurwechselautomatik sowie einen Spurführungsassistenten mit. Ein Head-Up-Display gibt es bei Peugeot generell nicht, diese Funktion soll nach Auffassung der Franzosen das weite oben positionierte Kombiinstrument übernehmen. Die Reifendruckkontrolle kann den Druck in den Reifen nur indirekt über die ABS-Sensoren messen, Druck- und Temperatursensoren in den Reifen selbst gibt es nicht. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Peugeot 5008 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Insgesamt reicht es lediglich für ein Vier-Sterne-Ergebnis. Für ein von Grund auf neu entwickeltes, aktuelles Fahrzeug fällt die Airbag-Ausstattung dürftig schmal aus. Der Peugeot 5008 besitzt lediglich sechs Airbags (Frontairbags, Seitenairbags vorn, von vorn nach hinten reichende Kopfairbags), während viele Konkurrenten heutzutage zusätzlich einen oder zwei Knieairbags sowie einen Zentralairbags zwischen den Vordersitzen mitbringen. Seitenairbags für die Fondinsassen sind bisweilen zumindest optional erhältlich. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Bei einem Notfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Die Multikollisionsbremse mindert im Falle eines Unfalls die Gefahr von Folgekollisionen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	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

⊖ In Reihe zwei und drei reichen die Kopfstützen lediglich bis 1,70 m Größe. Verbandkasten und Warndreieck sind unter dem Ladeboden verstaut und dort unter Umständen schlecht

2,6 Kindersicherheit

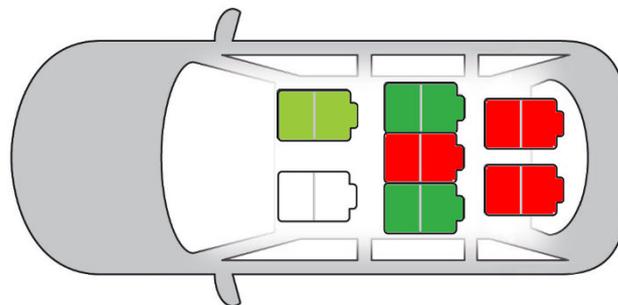
⊕ Für Kindersicherheit fährt der Franzose 85 Prozent der erreichbaren Punkte ein. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung mit dem Gurt fixiert werden - eine Isofix-Befestigung gibt es für den Beifahrersitz allerdings nicht. Die äußeren Fondsitze dagegen sind mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet. Die Befestigung von Kindersitzen mit den Gurten klappt dort auch gut. Wenn man einen Kindersitz mit ausladender Basis nutzt, schränkt das den Einstellbereich den jeweiligen Vordersitzes etwas ein - wie üblich empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf. An allen Fenstern ist ein wirksamer Einklemmschutz verbaut, der das Verletzungsrisiko besonders für Kinder reduziert.

⊖ Die Isofix-Haken der äußeren Fondsitze befinden sich hinter dem Sitzpolster und sind dort nur umständlich zu erreichen. Der mittlere Sitz ist nur für bestimmte Größen von Kindersitzen freigegeben. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es nicht, zudem lassen sich Kindersitze aufgrund der geringen Gurtlänge und der unpassenden Gurtanlenkpunkte mit dem

zu erreichen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut ist lediglich gegen Aufpreis zu haben.

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)

Gurt nicht sicher montieren. Auf den beiden Sitzen in der dritten Reihe ist laut Hersteller die Montage von Kindersitzen nicht zulässig - auch nicht mit dem Sicherheitsgurt.

2,9 Fußgängerschutz

Im Kapitel Fußgängerschutz kommt der Peugeot auf 79 Prozent der maximal möglichen Punkte. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest deren

Schwere deutlich reduziert werden. Die Front ist recht nachgiebig gestaltet, zudem gibt es ausreichend Platz zwischen Motorhaube und Motorblock. Die A-Säulen hingegen sind wie üblich sehr steif und bergen ein großes Verletzungspotenzial.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,2 kWh/100 km ermittelt. Dabei verbraucht der Stromer innerorts rund 16 kWh/100 km, außerorts und auf der Autobahn ungefähr 22 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die netto 73 kWh große

Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 89 kWh benötigt. Aus den 20,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 101 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 50 von 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz.

Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 82 mg/km verbunden. Entsprechend bekommt der Peugeot ein paar Punkte Abzug und erreicht im Bereich Schadstoffe 40 von 50

Punkten. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der e-5008

sehr gut da und holt sich mit insgesamt 90 Punkten im ADAC Ecotest die vollen fünf Sterne.

3,4 AUTOKOSTEN

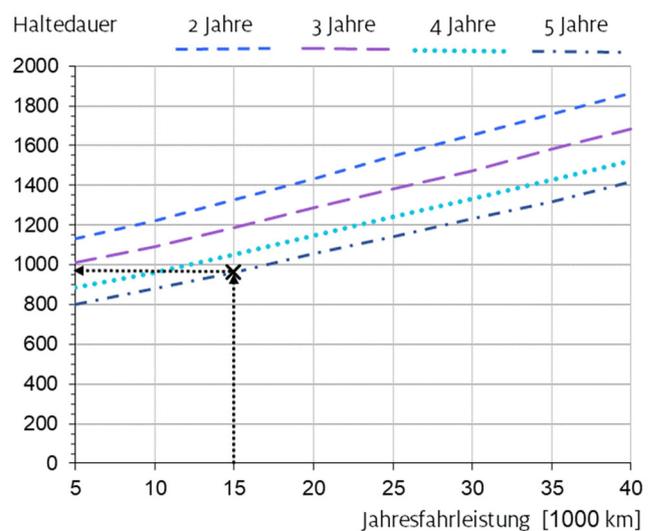
3,4 Monatliche Gesamtkosten

Der Peugeot e-5008 210 beginnt in der Basis-Ausstattung Allure bei 51.150 Euro. In der getesteten Top-Ausstattung GT steigt der Fahrzeugpreis auf 55.400 Euro, der Preis des Testwagens summiert sich auf happige 62.250 Euro. Viel Geld, immerhin wartet der Franzose mit einem sehr großen Ausstattungsumfang auf und lässt sich mit vielen modernen Annehmlichkeiten ausstatten.

Die Fixkosten für den Stromer sind moderat, zumal für E-Autos aktuell keine Kfz-Steuer anfällt. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nicht sonderlich günstig, die Haftpflicht liegt bei 17, für die Teilkasko und die Vollkasko bei 22 bzw. hohen 28. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Der größte Anteil an den monatlichen Kosten ist der Wertverlust, welcher maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie abhängt. Peugeot gibt seit Mai 2025 für seine Elektroautos eine achtjährige Garantie bis 160.000 km auf die Lade-technik, den Antriebsstrang sowie die wichtigsten elektrischen und mechanischen Komponenten. Auch die Batterie sichern die Franzosen acht Jahre bis 160.000 km ab, die Kapazität der Batterie wird bis dahin zu mindestens 70 Prozent garantiert. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 440 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 300 km

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 961 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



akzeptieren, ehe die Garantie greift. Zur Wartung muss der Franzose alle 25.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-5008 210 Allure	e-5008 230 Long Range Allure
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	157 (213)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm]	345	345
0-100 km/h [s]	9,7	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,8 kWh E	18,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/28/22	17/28/22
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	936	981
Preis [Euro]	51.150	55.250

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	8,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	194/334/574
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/437
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,1
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	157 kW(213 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	104 kW
maximales Drehmoment	345 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,2 kWh/100km/440 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	74,6 kWh/73 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	89 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Lenkradpaddles

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12 % SoC
2. Warnung bei	9 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Knopf Ladebuchse, aufsperrn

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	einphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

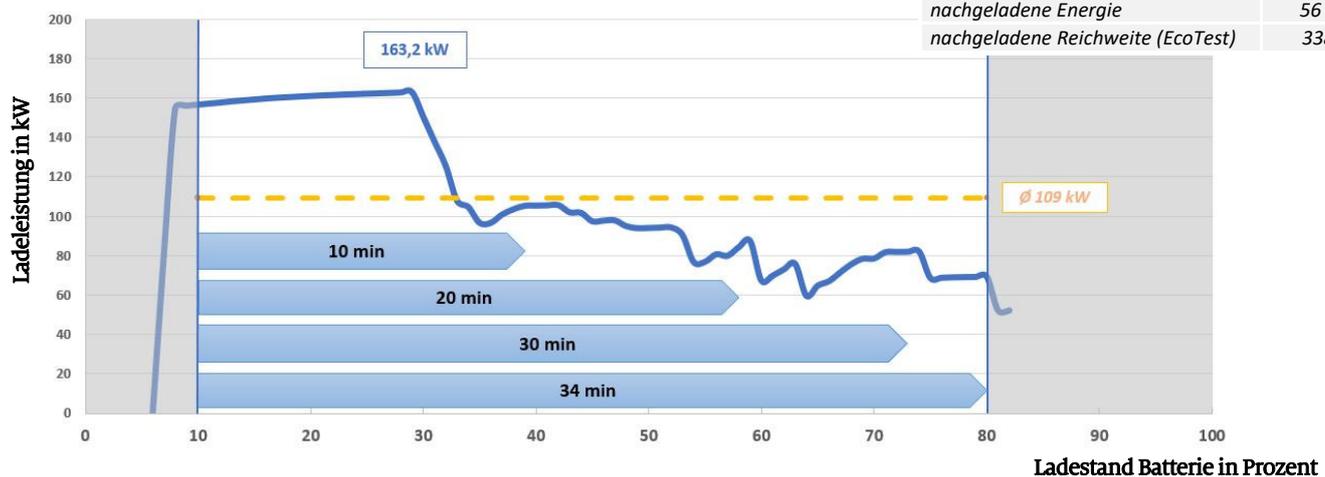
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED an Ladebuchse)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	68,5 - 38,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	68,5 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 160 kW	34 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	109 kW
Ladedauer	00:34:00
nachgeladene Energie	56 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	338 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	157 kW/213 PS
Maximales Drehmoment	345 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.791/1.895/1.694 mm
Leergewicht/Zuladung	2.293/607 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	748/1.815 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Batteriekapazität (brutto)	73 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre; ab 05/25: 8 Jahre bis max. 160.000 km/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104V
Reifenmarke Testwagen	104V Michelin ePrimacy
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	20,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 101 g/km)
Reichweite	440 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.290/610 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/765/1.315 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	148 Euro	Wertverlust	607 Euro
Monatliche Gesamtkosten	961 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/28/22		
Basispreis e-5008 210 GT	55.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.03.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.250 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.887 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

Peugeot e-5008 210 GT

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.000 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	2.000 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/2.550 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalliclackierung (blau)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Mai 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner