

Testnotizen zum Peugeot 5008 mit 2-l-HDi und 110 kW/150 PS, Siebensitzer

Im Test vom 3. bis zum 17. Februar 2010.
Kennzeichen: SB – AP 580

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Aschauerstraße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69, Fax: -3 21 67
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** des Peugeot 5008 kann auch vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus nicht eingesehen werden. Die beiden **Außenspiegel sind schön groß**. Dank der großen Verglasung ist die Sicht zur Seite gut, etwa beim Abbiegen. Auch die Sicht nach hinten ist dank des Kombi-artigen Hecks und der schmalen Säulen gut. Der Testwagen hatte das **Glasdach**, das bis über die zweite Sitzreihe reicht und für einen sehr hellen Innenraum sorgt. Es lässt sich mit einer elektrisch bedienbaren Jalousie abdecken. Fahrschulen, die dieses Dach bestellen, müssen auf ein Dachschild mit Saugnäpfen zurückgreifen, da ein Magnet-Dachschild zu weit hinten angebracht werden müsste. Mit dem Taxi-Dachschild müsste sich das Glasdach gut vertragen.

Die **Heckklappe** öffnet angenehm weit, sodass auch 1,85 Meter große Fahrer gut darunter stehen können. Zuwerfen kann man sie leicht an zwei innen angebrachten Griffschalen. Die Ladekante ist sehr niedrig, sodass man Gepäck einfach hineinschieben kann. Als Fünfsitzer bietet der 5008 einen großen **Kofferraum**. Bei aufgestellten Sitzen in der dritten Reihe ist der Kofferraum minimal und kleiner als etwa im Toyota Verso-Siebensitzer.

Zur Ausstattung des Testwagens gehörte auch ein für Vielfahrer sehr sinnvolles **dynamisches Kurvenlicht**.

Die **gegenläufigen Scheibenwischer** halten auch das Sichtfeld des Beifahrers ordentlich frei. Der Heckwischer wischt dagegen nur ein kleines Feld, weil das Heckfenster nicht sehr hoch ist und der Radius des mittig angebrachten Wischers daher recht klein sein muss.

Der 5008 lässt sich recht gut randvoll betanken. Die **Tankentlüftung ist gut**.

Auf den großen **Außenspiegeln** lassen sich Vogel-Zusatzspiegel einwandfrei befestigen, ohne den Verstellbereich der Außenspiegel zu beeinträchtigen. Wegen der abgerundeten Form der Außenspiegel sitzen die Zusatzspiegel sehr schräg.

Innenraum

Beim Testwagen waren **beide Vordersitze in der Höhe verstellbar** und ließen sich sehr weit nach hinten schieben. Bei beiden stellt man die Neigung der Lehne mit einem schwer auffindbaren Entlastungshebel ein. Da die Lehne nicht bei der

Entlastung nach vorn federt, muss man sie mit der Hand steiler stellen, was man tunlichst nicht während der Fahrt tun sollte. Die **Sitze** sind auch für große und breiter gebaute Menschen **gut geschnitten**. Die vorderen **Kopfstützen** lassen sich auch für sie weit genug herausziehen. Angenehm sind die innen an den Vordersitzen angebrachten **Armauflagen**, die sich in der Höhe verstellen lassen und deshalb eine bequeme Sache sind. Sie stören nicht beim Schalten. Beim Bedienen der **Feststellbremse** können sie gar nicht stören, weil die beim 5008 **elektrisch betätigt** wird. Dafür genügt ein Schalter am hinteren Ende der ausladenden Mittelkonsole, die den Peugeot 5008 ganz wesentlich von seinem engen Verwandten Citroen Grand Picasso unterscheidet. Den Schalter braucht man selten, da die Feststellbremse automatisch beim Motorstopp angelegt wird und sich automatisch beim Wegfahren weich löst. Beim Anhalten am Berg bietet der 5008 für wenige Sekunden eine **Anfahrhilfe**.

Die **Vordersitze** sind **angenehm straff gepolstert**. Im Testwagen hatten sie Lederbezüge mit **Sitzheizung**. Deren Bedienrad ist außen am Sitz angebracht. In welcher Richtung man es drehen muss, sieht man bei einer Nachtfahrt am Fahrersitz nicht, weil die Innenbeleuchtung dort nicht hinreicht. Nur der Fahrersitz verfügte über eine manuell verstellbare Lendenwirbelstütze

Die normalen **Bedienelemente** des 5008 **geben keine Rätsel auf**. Er bietet eine gute Antippfunktion für den Blinker und zwei Bediensatelliten für den Geschwindigkeitsregler und das CD-Radio, die unterhalb des Licht- beziehungsweise Wischerhebels angebracht sind und deshalb kaum mit denen verwechselt werden können.

Die Bedienelemente in der **Mittelkonsole** sind gut einsehbar und fühlen sich gut an. Peugeot hat hier wesentlich hochwertiger wirkende Materialien als bisher verwendet und verbaut sie mit hoher Anfühlqualität. Ein paar Schalter sind weit unten links vom Lenkrad verbaut.

Auf der Seite des Fahrlehrers ist am Ende der Mittelkonsole eine **12-Volt-Steckdose** angebracht. Ein Funkgerät könnte ein Fahrlehrer gut in der dahinter befindlichen, mit einem Rollo abdeckbaren und tiefen Ablage unterbringen und es während der Fahrt aufladen.

In den **vorderen Türablagen** kann man bis zu 1,5 Liter große Flaschen unterbringen und daneben noch weitere Gegenstände, allerdings ohne Trennelemente, sodass kleinere Dinge hin und her rutschen. Die große Klappe des Handschuhfachs täuscht mächtig, denn es ist winzig. Mit Mühe und Not kann man zum Beispiel eine 1-l-Flasche quer einlegen. Für einen DIN A5-Terminkalender wird es schon eng. In den hinteren Türablagen kann man immerhin 0,5-l-Flaschen abstellen. Am hinteren Ende der Mittelkonsole hatte der Testwagen eine weitere 12-Volt-Steckdose.

Nachts bietet der 5008 eine **helle Innenbeleuchtung**.

Der **Fahrlehrer** sieht in der hintersten Stellung seines Sitzes bis etwa 110 km/h auf den Tacho, weiter vorn nur bis 90 km/h. Die Tankanzeige kann er einwandfrei einsehen.

Der **Fußraum** unter den Vordersitzen ist recht knapp, wenn sie ganz unten stehen. Da die zweite Sitzreihe etwas höher angeordnet ist, berühren 1,85 Meter große Menschen dort bisweilen schon das Dach, besonders wenn ihre neigungsverstellbare Sitzlehne recht steil steht. Der **Prüfer** sieht bis etwa 130 km/h auf den Tacho. Auch den unteren Geschwindigkeitsbereich kann er gut einsehen.

Hinter dem ganz nach hinten geschobenen und ganz unten stehenden **Beifahrersitz** müssen Personen mit langen Beinen ihre Knie seitlich am Vordersitz vorbeistrecken. Leider hatte die Ausstattungsvariante des Testwagens an den Rückenlehnen der Vordersitze nach unten klappbare Tischchen aus Hartplastik, die den Knieraum zusätzlich einengen. Wenn der Beifahrersitz ein Stück weit angehoben wird, ist hinter ihm der Fußraum befriedigend und die Kniefreiheit gut.

Die **drei Einzelsitze in der zweiten Reihe** lassen sich einzeln längs verschieben. Bei den Sitzen an den hinteren Türen klappt die Sitzfläche hoch und man kann sie dann nach vorn schieben, sodass sie den **Durchstieg in die dritte Reihe** freigeben. Das geht allerdings nur, wenn der Vordersitz nicht ganz hinten steht. Der Sitz an der Tür rastet beim Zurückklappen erst einmal weit vorne ein, um dahinter niemanden einzuklemmen. Anschließend kann man ihn weiter nach hinten schieben.

Taxiunternehmer sollten das Trennnetz und die Kofferraumabdeckung herausnehmen und bis zum Wiederverkauf verpacken, denn wegen der Klappmimik der hinteren Sitze ist nirgendwo Platz zum Verstauen. Die beiden **Einzelsitze der dritten Reihe** lassen sich **leicht aus dem Boden heraus klappen** beziehungsweise wieder zum ebenen Laderaumboden absenken. Zumuten kann man sie aber höchstens Jugendlichen, weil man dort seine Füße nicht unter die Vordersitze schieben kann.

Der Testwagen hatte ein **einfach zu bedienendes Navigationssystem**, dessen Bildschirm aus der Armaturentafel ausfährt, sobald man auf Zündung geht. Außerdem war er mit einem verstellbaren **Headup-Display** ausgestattet, das auf eine Glasscheibe projiziert wird, die beim Motorstart vor dem Fahrer ausfährt. Der Fahrer kann dann die Geschwindigkeit des analog anzeigenden Tachos digital vor sich auf der Fahrbahn ablesen und außerdem die Stellung des Geschwindigkeitsreglers. Allerdings muss man die Augen dennoch von fern auf nah einstellen, sodass sich der Sinn des Ganzen nicht erschließt. Für den Fahrschüler hat es auf jeden Fall den Vorteil, dass weder der Fahrlehrer noch der Prüfer die projizierte Geschwindigkeit sehen und man so die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch mal um ein paar km/h überschreiten kann, ohne dass dies im analogen Tacho sichtbar würde.

Motor und Antriebsstrang

Der Vierzylinder läuft wie von Peugeot und Citroen gewohnt **sehr leise und geschmeidig**. Er dreht munter und ohne Turboloch hoch und **lässt sich** sogar sehr **schaltfaul fahren**. Tempo 30 im dritten Gang ist unproblematisch, sogar den fünften Gang kann man schon bei Tempo 50 in der Ebene einlegen, obwohl der Motor da kaum 1.100/min dreht. Der sechste Gang ist bis hinab auf 70 km/h fahrbar, was auf Überlandfahrten und bei der ersten Fahrt durch Autobahnbaustellen eine große Hilfe für Fahrschüler ist. Aus diesem Tempo heraus kann man mühelos wieder im sechsten Gang beschleunigen. Bei Überholmanövern bietet der 110 kW/150 PS

leistende 2-l-HDi viel Dampf. Fürs Rangieren genügt Standgas, da die **Kupplung** sehr gutmütig greift und einen guten spürbaren Druckpunkt hat.

Die **Schaltung** ist wie von Peugeot gewohnt leichtgängig und dürfte einen Tick präziser sein. Der Rückwärtsgang vorne links lässt sich gut einlegen.

Der leer 1.668 Kilogramm wiegende, gut ausgestattete Testwagen darf bis zu 1.500 Kilogramm schwere Anhänger ziehen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war bestückt mit Winterreifen des Typs Michelin Primacy Alpin in der Dimension 225/55 R 16. Mit ihnen zeigte sich der 5008 **sehr ausgewogen und komfortabel gefedert**.

Die Servolenkung ist sehr leichtgängig und ziemlich direkt, worauf sich Umsteiger immer erst einstellen müssen.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.093 Test-Kilometern verbrauchte der Peugeot 5008 mit 2-l-HDi und 110 kW/150 PS zwischen 6,4 Litern bei überwiegendem Landstraßen-Einsatz und 8,6 Litern auf schnell gefahrenen Autobahnetappen. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **7,9 Liter**.