

Testnotizen zum Peugeot Partner Tepee Escapade HDi 110 FAP mit 80 kW/106 PS und sieben Sitzen

Im Test vom 8. bis zum 22. April 2009.
Kennzeichen: SB – AP 137

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der Partner hat angenehm **große Außenspiegel**, mit denen man den an Engstellen besonders gefährdeten Bereich vor den hinteren Radläufen gut im Blick hat. Die **breite B-Säule auf der Fahrerseite stört beim Schulterblick** vor dem Spurwechsel nach links. Von hinten rechts herannahende Fahrradfahrer kann man beim Abbiegen nach rechts gut einsehen. Der **Bug** lässt sich nicht einsehen, aber gut einschätzen. Die akustische Einparkhilfe vorn und hinten ist ein empfehlenswertes Ausstattungsdetail, aber kein Muss, da das Kombi-Heck gut einzuschätzen ist. Der Heckwischer hält einen sehr großen Bereich der Heckscheibe frei.

Die schwere **Heckklappe** lässt sich an einer Schlaufe von innen zuwerfen, wozu man ordentlich Schwung holen muss. Sie schließt sehr zuverlässig, klingt aber blechern. Beide **Schiebetüren** sind mit einem **Klappfenster** ausgestattet.

Während des Tankens muss man darauf achten, die linke Schiebetüre nicht zu öffnen. Es gibt keinen Schutz gegen ein versehentliches Öffnen, wenn die Tankklappe geöffnet ist. Die **Tankklappe** muss mit dem Schlüssel geöffnet werden und lässt sich nach dem Tanken nur schwer wieder schließen. Die Tankentlüftung ist befriedigend.

Hinter den eingebauten Zusatzsitzen in der dritten Reihe kann man gerade noch einen Schuhkarton verstauen. Da sich die Lehnen nach hinten neigen, kann man kein Gepäckstück mehr unterbringen, höchstens noch Täschen, die aber beim Öffnen der Heckklappe leicht herausfallen können.

Bei den **hinteren beiden Einzelsitzen** kann man ebenso wie bei denen der zweiten Reihe die **Lehne herunterklappen, den Sitz ganz nach vorn klappen und ihn herausnehmen**. Das geht bei den Sitzen der dritten Reihe ganz **bequem von der Heckklappe aus**. Die Logik zum Entriegeln der Sitzgestelle und zum Wiedereinsetzen ist selbsterklärend. Die **Einzelsitze lassen sich leicht tragen**. Einsetzen kann man alle herausnehmbaren Sitze immer nur an derselben Stelle, weil an jedem Sitz Gurtschnallen angebracht sind.

Wer auf dem **Mittelsitz** Platz nimmt, muss seinen Sicherheitsgurte von hinten aus dem Dach herunter holen und ihn dann gleich an zwei Stellen einrasten. Dabei muss ein Taxifahrer helfen. Für einen Siebensitzer ist das keine elegante Lösung.

Innenraum

Die **Vordersitze** haben für große Personen **zu kurze Sitzflächen**. Der **Fahrersitz** ist in der Höhe verstellbar. Auf längeren Strecken vermisst man eine Lendenwirbelstütze. Die Kopfstützen vorne sind sehr weit herausziehbar, die der Fahrgastsitze nicht ganz so weit. Sie sind so angebracht, dass sie im Nacken stören, wenn man sie nicht herauszieht.

Den **Knieraum für die dritte Sitzreihe** hat sich Peugeot **in der zweiten geholt**. Selbst wenn vorn nur ein rund 1,85 Meter großer Fahrer sitzt und seinen höhenverstellbaren Fahrersitz nicht ganz nach hinten gerückt hat, wird es dahinter mit dem Knieraum knapp. Auch hier **stören die Klappstischchen** aus hartem Kunststoff. Auf dem **Mittelsitz** stoßen erwachsene Fahrgäste mit den Knien gegen die Armlehnen der Vordersitze, die nicht höhenverstellbar sind und nur hoch- oder ganz heruntergeklappt werden können. Der **Einstieg** ist vorn und in die zweite Sitzreihe **sehr bequem**, weil die Türausschnitte so hoch sind. Der Fußraum unter den Vordersitzen ist ausreichend.

Der Prüfer sieht fast den ganzen Geschwindigkeitsbereich des Tachos, der Fahrlehrer in jeder Position des Sitzes nur bis 70 km/h.

In die **Türablagen** passen nur kleine Flaschen. 1-l- oder 1,5-l-Flaschen kann man in der Box zwischen den Vordersitzen abstellen. Oberhalb der Vordersitze kann man allerlei Fahrzeugunterlagen in Ablagen im Dach ablegen.

Der Partner hat eine **angenehme Antipffunktion für die Blinker** und gut ablesbare, weil recht schmucklose Armaturen. Das **Radio** lässt sich mit einem zusätzlichen Lenkstockhebel bedienen, was andere Firmen heute besser mit Tasten im Lenkrad erledigen. Der Sendersuchlauf des CD-Radios ist nicht selbsterklärend, auch einige weitere Verstellungen sollte man lieber im Stand vornehmen. Immerhin kann man auch während der Navigation eine CD hören. Das **Navigationssystem** lässt sich gut und intuitiv bedienen.

Motor und Antriebsstrang

Der Partner Tepee ist mit 80 kW/106 PS für ein Taxi oder einen Mietwagen gut motorisiert. Der Common-Rail-Diesel ist **sehr leise und laufruhig**. Rangieren kann man vor- wie rückwärts problemlos mit Standgas, da die **Kupplung** recht präzise greift und leichtgängig ist. Das **Fünfganggetriebe** erlaubt Tempo 30 im dritten Gang und Tempo 50 gerade noch im fünften, sofern nicht mehr als ein Fahrgast an Bord ist und man sich in der Ebene bewegt. Der Schalthebel des Fünfganggetriebes ist hinreichend präzise geführt, sodass man sich trotz eines recht „**schwabbeligen**“ **Schaltgefühls** nicht verschaltet. Auch der Rückwärtsgang hinten rechts lässt sich leicht einlegen.

Mit dem HDi 110 FAP lässt sich der Partner **schaltfaul bewegen**. Aus Tempo 60 in Autobahnbaustellen kann man auch im größten Gang noch beschleunigen. Für Überholvorgänge ist beim Herunterschalten genügend Leistung da.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war bereift mit **Michelin-Sommerreifen** vom Typ Primacy in der Dimension 215/55 R 16. Mit ihnen ist das Fahrwerk **sehr komfortabel abgestimmt**. Der **Abrollkomfort** auf schlechter Fahrbahn ist auch bei leerem Fahrzeug ausgezeichnet, dennoch schwingt sich der Partner auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf. Einziges Manko der komfortbetonten Fahrwerksabstimmung ist, dass die **Seitenneigung** in rasch angegangenen Kurven **sehr deutlich spürbar** ist. Das geht auch auf das Konto der wenig ausgeprägten Seitenführung der Vordersitze.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.675 Test-Kilometern verbrauchte der Peugeot Partner Tepee Escapade HDi 110 FAP zwischen 5,3 Litern und 8,0 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 6,3 Liter**.