

# Der Van ist tot, es lebe das SUV

**Fahrbericht** | Peugeot ersetzt seinen Van 5008 durch ein schickes und geräumiges SUV. Das trifft gerade im Flottenmarkt den Zeitgeist, wenn auch die Franzosen hier auf den Allradantrieb gänzlich verzichten.



**Sand ist okay** | Statt eines Allradantriebs gibt es eine Fahrhilfe für losen oder feuchten Untergrund

Foto: Michael Gebhardt/Autoflotte



Foto: PSA

**Familienbild** | Das markante Peugeot-Cockpit erhält natürlich auch der 5008 verpasst



Foto: Michael Gebhardt/Autoflotte

**Mittlere Reihe** | Die drei Einzelsitze im Fond sollten die letzte besetzte Reihe bleiben

— Den Vans geht es an den Kragen, immer häufiger laufen moderne SUV den praktischen Familientransportern den Rang ab. Jüngstes Beispiel: der Peugeot 5008, der sich nicht mehr mit Opel Zafira oder Renault Scénic messen, sondern gegen Nissan X-Trail und Škoda Kodiaq antreten will. Die bullige Front verleiht dem Franzosen den passenden selbstbewussteren Auftritt, als ihn die etwas plumpe Vorgänger-Generation hinlegte.

**Viel Platz** | Punkten will der 5008 aber nicht nur mit schönen Augen, sondern mit inneren Werten. Die Basis teilt er sich mit dem 3008, aus dem das Cockpit mit digitalen Instrumenten, flugzeugähnlichen Kippschaltern und dem kleinen, abgeflachten Lenkrad stammt. Allerdings haben die Techniker für den Ex-Van den Radstand auf 2,84 Meter gestreckt – damit soll das 4,64-Meter-SUV zum Raumwunder werden. Das ist er auch, allerdings nur, wenn man zu fünft unterwegs ist. Die 800 Euro teuren Klappsessel Nummer sechs und sieben will man nicht mal kleinen Mitfahrern anbieten. Quetscht sich doch jemand in die dritte Reihe, wird es auch davor eng. Dann müssen die drei verschiebbaren Einzelsessel in der mittleren Reihe nämlich ganz nach vorne rücken. Unter der etwas windigen Kofferraumboden-Abdeckung

warten 780 Liter Stauraum; legt man alle Sitze flach, stehen 1.940 Liter zur Verfügung.

**Gut ausgestattet** | Motorensseitig hält Peugeot zwei Benziner (130 und 165 PS) sowie drei Diesel (120 bis 180 PS) bereit. Die bekannten Selbstzünder sorgen für guten Durchzug und punkten mit geringem Verbrauch. Keines der Triebwerke nimmt sich im EU-Test mehr als 4,8 Liter. Eine positive Überraschung wartet in Form des Basis-Ottos auf: Mit 20.714 Euro ist er rund 5.000 Euro billiger als der günstigste Selbstzünder und für knapp 2.700 Euro extra fährt auch das Einstiegsmotörchen in der Active-Line vor: Dann wird die schon gute Serienausstattung (unter anderem Tempomat, Verkehrszeichenerkennung, Spurhalteassistent) um die

**Daten und Preise | Peugeot 5008 (Auswahl)**

**1.2 l Pure Tech** **ab 20.714 Euro**  
 R3/1.119 cm<sup>3</sup> | 96 kW/130 PS | 230 Nm/1.750 U/min  
 6-Gang | 10,9 s | 188 km/h | 5,1-5,4 S l 117-124 g/km  
 4.641 x 1.844 x 1.646 mm | 780 – 1.940 Liter  
 Wartung: 25.000 km (1.2 l Pure Tech, 1.6 l Blue HDi)  
 oder 30.000 km (1.6 l THP, 2.0 l Blue HDi)  
 Effizienzklasse: A/B  
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 18 | 19 | 22  
 Garantie: 2 Jahre/5 Jahre mit Service-Vertrag

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Einparkhilfe hinten, Klimaautomatik, Lichtsensor und das Infotainmentsystem mit großem Touchscreen ergänzt – und man erwirbt die Option auf das Navigationssystem (1.180 Euro); der automatische Abstandhalter und der Totwinkel-Assistent sind in Kombination mit dem kleinen Aggregat allerdings nicht erhältlich. Dennoch ist der nur 1,2 Liter große Dreizylinder eine gute Wahl: Er wirkt erstaunlich quirlig und hat zumindest mit nur zwei Passagieren besetzt kein Problem, den knapp 1,4 Tonnen schweren Franzosen flott in Gang zu setzen, wenn auch die optionale Sechsgang-Automatik etwas träge agiert.

**Kein Offroader** | Auf den Allradantrieb verzichtet Peugeot gänzlich. Stattdessen spendieren die Franzosen dem SUV die Advanced Grip Control, die die Kraftverteilung an der Vorderachse regelt und zumindest auf Gras und Schotter den 4x4-Antrieb würdig ersetzen soll. Zum echten SUV fehlt dem 5008 zudem ein etwas entspannteres Fahrwerk: Der Unterbau wirkt hölzern, selbst kleine Unebenheiten schlagen mitunter hart durch. Gleichzeitig fühlt sich der Ex-Van nicht besonders agil oder dynamisch an, sondern unverbindlich. So neigt sich der 5008 in Kurven stark zur Seite. | Michael Gebhardt