



Fotos: Michael Blumenstein

Lieber Van als SUV

Peugeot hat mit dem 5008 eine Rarität im Programm: einen (Siebensitzer-)Van. Die Franzosen sagen trotzdem SUV zu ihm. Wir sind den Peugeot 5008 mit neuem Hybridmotor gefahren und er hat uns überrascht.

Es war das Jahr 2009, als der Peugeot 5008 auf den Markt kam und Vans noch en vogue waren. Mode ändert sich bekanntlich – und kommt irgendwann wieder. Damals war die Zeit, als SUV jeglicher Größe zum Überholvorgang ansetzten und die Vans im Rückspiegel verblassten. Das spürte auch Peugeot und kam 2017 mit der zweiten Generation des 5008. Der sieht anno 2023 noch immer unverändert attraktiv aus. Trotz allem wird er von Peugeot seitdem als SUV feilgeboten. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) stört das indes nicht und die führen ihn weiterhin im Segment der Großraum-Vans. Wobei die KBA-Kategorisierungen nicht immer einleuchten.

Egal ob nun SUV oder Van: So richtig vorwärts geht es beim 5008 gerade nicht. Im Juni wurden laut KBA 462 Stück zugelassen (insgesamt in Deutschland), seit Anfang des Jahres 2.037, ein Hyundai Tuscon, nach Peugeot-Sprech im selben Segment angesiedelt, macht das im Monat.

Ein Grund dafür: Der Peugeot 5008 nähert sich mit großen Schritten seinem En-

de der Lebenszeit. Dennoch wirkt er frisch. Und Peugeot packt neue Technik rein. Zum Beispiel einen neuen Antrieb. Dieser wird beim KBA sogar unter „alternativer Antrieb“ geführt, denn Peugeot pflanzt dem 5008 einen neuen 48-Volt-Riemenstarter-Generator-Benziner unter die Haube und das goutiert das KBA mit der erwähnten Einstufung.

136-PS-Hybrid. Reicht. Gerade so

Bestandteil des 5008-Hybrid-Pakets, das nach und nach auch in anderen Fahrzeugen vieler Stellantis-Marken auftauchen wird, ist ein 1,2-Liter-Dreizylinder-Ottomotor, der mit einem neuen Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe und dort integriertem 48-Volt-E-Motor (21 PS Leistung) auf Spritspar-Fahrt geht. 136 PS kommen in Gänze dabei raus. Wird rekuperiert, kann die Energie in dem kleinen Lithium-Ionen-Akku (0,89 kWh Kapazität) unter dem Fahrersitz gespeichert werden. Was das soll? In der Theorie den Verbrauch um 15 Pro-

zent senken – nach WLTP sollen es beim Hybrid 5,9 Liter pro 100 Kilometer respektive 132 Gramm pro Kilometer sein – mit dem 56-Liter-Tank lassen sich Langstrecken am Stück bewältigen. Kurze Strecken sollen sich sogar rein elektrisch zurücklegen lassen, was bei unseren Testfahrten im heißen Süden Spaniens nur sporadisch funktionierte – zumindest dann, wenn wir Kraft via Gaspedal abverlangten. Zudem soll der E-Boost für etwas mehr Schwung beim Beschleunigen sorgen.

Die Fahrleistungen des 1.2 | Hybrid 136 e-DSC6, wie er offiziell bezeichnet wird, sind ausreichend, aber nicht begeisternd – und das für die „Top-Motorisierung“. Mehr Leistung gibt es im 5008 nicht – wie bei so vielen Stellantis-Derivaten, die keinen Stecker (Plug-in-Hybrid) besitzen. Immerhin hat der Dreizylinder in der höchsten Ausstattung GT knapp 1,8 Tonnen zu bewegen. Das merkt auch das Getriebe, das trotz nur sechs Gängen häufig nach dem passenden sucht. Denn 230 Newtonmeter Drehmoment sind das Maximum.



4



6



5



7

■ 1 Mit 4,64 Metern ist der Peugeot 5008 noch handlich und bietet dennoch viel Platz ■ 2 Das Design hat sich in den sechs Jahren Bauzeit nicht verändert – ein gutes Zeichen ■ 3 Die Kunststoffteile sollen SUV-Flair vermitteln. Der 5008 bleibt dennoch ein Van ■ 4 Die GT-Sitze bieten guten Seitenhalt, aber wenig Einstellmöglichkeiten, AGR-zertifiziertes Gestühl gibt es ■ 5 Die Rücksitze sind hier verschieb- und umlegbar, das gehört in der Van-Welt dazu ■ 6 In den Kofferraum passen fast 2.000 Liter Gepäck. Wer nicht umklappt, dürfte selten in die Verlegenheit kommen, eine Dachbox montieren zu müssen ■ 7 Peugeot hat seit Jahren das i-Cockpit genannte Kombiinstrument perfekt platziert. Es soll ein Head-up-Display erübrigen

Fiept, summt und schnurrt

Beim Anspringen des Benziners rappelt es spür- und hörbar, ein dezenter Motorstart sieht anders aus. Und auch im Standgas werkelt der Dreizylinder deutlich und erinnert eher an einen kultivierten Diesel als an einen ultramodernen Benzin. Innen merken aufmerksame Menschen ein Dauerfiepen und -pfeifen bei Last, das auf das 48-Volt-System zurückzuführen ist und das bei ausgeschalteter Musik stets hörbar ist – das muss man mögen oder ignorieren (können). Dass Energie im Schubbetrieb zurückgewonnen wird, merkt man sofort. Das Bremsmoment ist sehr hoch und erinnert ans One-Pedal-Drive bei den E-Autos, freilich ohne diese Verzögerung auch nur annähernd zu erreichen.

Den Peugeot 5008 gibt es nur noch mit drei Motoren. 130-PS-Benziner mit Handschaltung ab 32.000 Euro (netto) – das sind übrigens exakt 5.000 Euro (netto) mehr als vor zwei Jahren für denselben Motor in derselben Ausstattungslinie –, gefolgt vom gleichstarken 1,5-Liter-Vierzylinder-Diesel mit Achtgang-Automatik und ebener neuen, hybridisierten Version mit Doppelkupplungsgetriebe, der bei 35.000 Euro in der Ausstattung Active Pack startet. Darüber rangiert das Allure Pack (+ 2.900 Euro) und die von uns gefahrene GT-Ausstattung (nochmals 1.850 Euro teurer).

Im GT fühlt man sich auf Antrieb wohl. Die Materialien sind fein und verströmen Noblesse, die Verarbeitung ist sauber und setzt da an, wo Premium nach unten noch hineinreicht. Die Sitze sind bequem, auch ohne AGR-Gestühl, das es ebenfalls für den GT gibt, aber 980 Euro Aufpreis kostet (inklusive Massage- und Memoryfunktion). Für die Sitzheizung verlangen die Franzosen für den in Sochaux hergestellten 5008 stets 300–500 Euro. Wer Alcantara (1.345 Euro) oder Leder (ab 2.067 Euro) wählt, wird gezwungen, den GT zu bestellen. Auch das Schiebedach gibt es ausschließlich beim GT und kostet 1.050 Euro extra. Der Peugeot 5008 ist serienmäßig ein Siebensitzer. Wer nur fünf Sitzplätze benötigt, kann die letzten beiden, die eh nur für Kinder taugen, abwählen und mindert den Preis um 500 Euro und erhöht das Ladevolumen dezent.

Beim Fahren macht der Peugeot 5008 nicht viel falsch. Die Lenkung wirkt zwar etwas entkoppelt, aber wir befinden uns auch in einem Van und nicht in einem Sportwagen. Dafür ist die Feder-Dämpfer-Abstimmung recht knackig geraten, weshalb wir zur Serienbereifung tendieren, die beim GT den gefahrenen 18-Zoll-Rädern entspricht. Wer die Basisversion wählt, darf auf 17ern gleiten. Bei den Außenlackierungen wird es auch beim 5008 dünn, wie bei so vielen anderen Fahrzeugen mittlerwei-

le. Sechs stehen zur Wahl, vier davon sind sehr erwartbar.

Erwartbar ist hingegen der Peugeot 5008 gar nicht. Oft ist er bei den Dienstwagenberechtigten nicht auf dem Radar. Dabei verbindet er Van-Tugenden (viel Platz), Variabilität und Siebensitzigkeit mit einem auch nach sechs Jahren Bauzeit modernen Design. Der Antrieb ist ein Zugeständnis an die Zeichen der Zeit. Wer Leistung will, ist beim 5008 fehl am Platz. *mb*

Peugeot 5008 GT Line

Preis ab: 39.790 Euro (netto)

R3/1.199 cm³ | 100 kW/136 PS

230 Nm ab 1.750 U/min | 6-Gang-DKG

10,4 s | 200 km/h

WLTP: 5,9 S | 132 g/km

4.641 x 1.844 x 1.646 mm

Kofferraumvolumen: 214–1.940 l

KH: 19 | TK: 27 | VK: 26

Effizienz: A+

Wartung: jährlich/25.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer