



Bjorn Blokzijl
5 maart 2017

Anders is beter

In 2009 bracht Peugeot een grote zevenzits ruimtewagen op de markt in de vorm van de 5008. Vier jaar later werd hij opgefrist om nu opgevolgd te worden door een compleet nieuwe auto. Was de MPV in het begin van deze eeuw nog uiterst populair, nu wil de consument niks meer weten van deze carrosserievariant. Eñ op de vier verkochte auto's in Europa is een cross-over of een SUV en daarom kiezen de Fransen voor een stoere, hoger op de wielen staande tweede generatie 5008. Of dit de juiste keuze is, vinden we uit in en om het Portugese Lissabon.



Meer dan een 3008 XL

Bij een eerste aanblik op de nieuwe 5008 denk je meteen aan de - tevens recent op de markt gezette - 3008. Het gehele ontwerp heeft veel van die auto weg, waarbij het er zelfs alle schijn van heeft dat we voor een Grand 3008 staan. Tot de B-stijl zijn beide auto's - op enkele details na - identiek, maar daarachter is niet alleen het ontwerp anders, ook onderhuids en op het gebied van het interieur zijn er grote verschillen. Waar de 3008 een gedrongen achterste heeft, is die van zijn grote broer hoekig en robuust. De wielbasis werd vergroot van 16,5 centimeter en dat is te zien; het achterportier is erg groot en maakt de auto extra imposant. Dankzij de aflopende chromen strip over de bovenzijde van de flanken wordt het ietwat vierkante ontwerp onderbroken.

Peugeot noemt de auto uitdrukkelijk een SUV en geen cross-over. Om dit te benadrukken, is de auto voorzien van allerlei opsmuk om de auto stoerder te laten zijn. Meest opvallend zijn de grote kunststof panelen op de neus, kont, aan de onderzijde van de portieren en rond de wielkasten. Deze zijn aan de voorkant versierd met een



Peugeot 5008 1.2 PureTech S&S EAT6 Allure

beschermplaat en op de zijden voorzien van een chroomstrip. Om de breedte van de auto te benadrukken, is er veel aandacht geschonken aan de ietwat bolle achterklep. De fraaie achterlichtunits - met daarin de typische 'klauw-strepen' - zijn gevat in een donkere behuizing die optisch doorloopt in de strip onder de achterraut. Het geheel zorgt samen met het kloeke ontwerp voor een stoere en onderscheidende auto. Zeker in deze fraaie kleur, Beige Pyrite genaamd en de mooie 19 inch wielen, kan de auto zich prima meten met de rest van zijn concurrenten.



Plek voor meer

Dat de 5008 sterk verwant is aan de 3008, merk je als je plaats neemt achter het stuur. Het dashboard is in z'n geheel overgenomen en ook de zitpositie is onveranderd. Pas als je het grote achterportier opent, zie je waar die extra 16,5 centimeter aan ten goede is gekomen. De ruimte op de drie achterstoelen is buitengewoon groot. Zelfs op de



Peugeot 5008 1.2 PureTech S&S EAT6 Allure

derde zitrij kun je als je niet groter bent dan 1.80 meter nog redelijk goed zitten, zeker als de stoelen op de rij ervoor naar voren zijn geschoven. In een opstelling waarin de beenruimte op de achterste twee stoelen ruim voldoende is voor de gemiddelde Nederlander, zit je op de tweede zitrij nog altijd beter dan bij een willekeurige budget-luchtvaartmaatschappij. Helaas zijn de opklaptafeltjes aan de achterzijde van de voorstoelen wat onhandig geplaatst en priemen ze al snel in de knieën van langere passagiers.

Toen we de 3008 onderwierpen aan een test waren we uiterst enthousiast over de afwerking en de gebruikte materialen. De 5008 doet het minstens net zo goed met overal fraaie kunststoffen, het ontbreken van bijgeluiden en een goede ergonomie. Zelfs de combinatie tussen het hooggeplaatste scherm - waar onder andere de snelheid af te lezen is - en het compacte stuur is in de 5008 een prettige. Anders dan bij bijvoorbeeld de 308 heb je wel een goed zicht hierop, zonder dat het stuurwiel in de weg zit. Dit komt vooral door de wat hogere zit die het SUV-concept met zich meebrengt.

Met een typische hoge zit van een SUV zou je bijna vergeten dat de auto ook moet concurreren met de 'ouderwetse' zevenzits MPV's. Ten opzichte van zijn voorganger groeide de 5008 in de lengte 12 centimeter en bleven de breedte en hoogte ongeveer gelijk. Met een flink forsere motorkap en een grotere bodemvrijheid lijkt dit weinig goed nieuws voor de binnenruimte. Toch is niks minder waar, want overal groeide de ruimte voor de passagiers. Zelfs de hoofdruimte op de laatste zitrij groeide. Daarbij is het interieur flexibel in te delen met de verschuifbare achterbank, een neerklapbare rechter voorstoel en de opklapbare twee stoelen in de bagageruimte. Laat je die stoelen ingeklapt, dan is er minimaal 780 liter bagageruimte beschikbaar. Bijzonder is dat je de twee opklapbare stoelen ook geheel kunt verwijderen. Per stuk levert dat nog eens 40 liter extra op.



Fijne basis

Als basismotorisering heeft Peugeot Nederland gekozen voor de 130 pk sterke 1.2 PureTech 130. Wij reden de 5008 met die motorisering, gekoppeld aan een 6-traps automaat en we kunnen er kort over zijn: het voldoet al ruim. Uiteraard is het fijn om nog meer vermogen onder je rechtervoet te hebben, maar dankzij een gewichtsbesparing van zo'n 95 kg - afhankelijk van de uitvoering - ten opzichte van zijn voorganger en de snel schakelende automaat, spurt de auto in 10,4 seconden naar de '100' en wordt een topsnelheid van 188 km/u gehaald. Dit is niet alleen ruim voldoende voor de Nederlandse wegen, ook in de bergachtige omgeving rondom Lissabon sleurt de driepitter de forse auto eenvoudig naar boven. Bij vol accelereren hoor je een typische roffel van de onder motorkap, maar op cruise-snelheid is het stil aan boord. Franse auto's zijn beroemd om de onderstelafstemming die vooral op comfort gestoeld is. Peugeot heeft ervoor gekozen de 5008 juist wat stugger te maken, zodat hij nauwelijks overhelt in bochten en strak de hoek om gaat. Dit gaat wat ten koste van het rijcomfort. Dit merk je vooral op korte oneffenheden; deze worden wat nadrukkelijker doorgegeven aan de inzittenden dan je zou verwachten. Voordeel



Peugeot 5008 1.2 PureTech S&S EAT6 Allure

hiervan is dat de grens van onderstuur verrassend ver ligt en je de S van SUV letterlijk kunt nemen en een op- of afrit met vertrouwen op hoge snelheid kunt nemen.

Volgens de fabrieksopgave moet een gemiddeld verbruik van 5.2 liter per 100 kilometer mogelijk zijn. Een realistisch testverbruik hebben we niet kunnen noteren, maar de opgegeven waarde lijkt ons wat aan de erg optimistische kant. Wil je Ã©cht zuinig van A naar B, dan biedt Peugeot naast de 130 pk en 165 pk sterke benzinemotoren uiteraard een reeks zelfontbranders aan. In een aantal landen heeft de basisdiesel slechts 100 pk. Deze is geschrapt voor de Nederlandse markt en dat is een goede keuze gezien een standardsprint van bijna 14 seconden. Bij ons start het bij de 120 pk sterke 1.6 BlueHdi. Wil je meer vermogen, dan zijn er twee varianten van de tweeliter grote diesel: 150 en 180 pk. Ondanks dat Peugeot de auto nadrukkelijk als SUV op de markt zet, is vierwielaandrijving gek genoeg geen optie. Volgens de knappe koppen van het merk zijn hiervoor twee redenen. De eerste is dat het op dit moment nog niet mogelijk is om een dergelijke aandrijflijn in te passen in het gebruikte platform en de tweede reden is het zo laag mogelijk houden van de gemiddelde CO2-uitstoot van het gamma. Nu zullen de Nederlandse consumenten niet zo rouwig zijn over het ontbreken hiervan, maar we kunnen ons goed voorstellen dat in landen waar de wintersportgebieden liggen, dit als een groot gemis wordt gezien.



Met allure

Voor 32.660 euro koop je een 5008. Onder de motorkap ligt dan de 1.2 PureTech-motor met 130 pk die is gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak. De uitvoeringsladder begint bij de Access. In de basis is de auto al voorzien van zaken als airconditioning, elektrisch verstelbare en verwarmbare buitenspiegels, cruise-control en centrale vergrendeling met afstandsbediening. Bijzonder is dat de 5008 vanaf de basisuitvoering al is voorzien van een derde zitrij. Hiervoor moet bij de concurrentie vaak bijbetaald worden. Wil je toch wat meer luxe en een hoogwaardiger uiterlijk, dan is de volgende stap de Active. 17 Inch lichtmetaal, climate control, aluminium dakrails en een touchscreen zijn de belangrijkste extra's die de extra investering van minimaal 1.800 euro opleveren. Voor nog eens 1.200 euro extra krijg je de door ons gereden Allure. Mooie 19 inch wielen, chromen afwerking rondom, donkere achterruiten en parkeerhulp zijn de euro's zeker waard en maken van dit uitrustingsniveau de auto die voor de gemiddelde consument ruim voldoende in zijn spullen zit voor een schappelijke prijs. Het kan nÃ³g luxer met de GT-Line. Bijna alle veiligheid- en comfortverhogende opties zijn aangevinkt, maar daar is wel een investering van minimaal 37.660 euro voor



Peugeot 5008 1.2 PureTech S&S EAT6 Allure

nodig. Wil je echt alles wat de 5008 kan bieden, dan is er nog de GT. Deze is altijd gekoppeld aan de sterkste dieselmotor en kost een lieve somma van 51.950 euro.



Lef

Peugeot gaat mee met de wensen van de consument en heeft de 5008 omgetoverd tot een flinke SUV. Met zijn 4.64 meter past hij nog net in het C-segment en moet hij de concurrentiestrijd aangaan met auto's als de X-Trail en Discovery Sport, maar ook met de Grand Picasso en Verso. Dankzij zijn stoere uiterlijk en enorme binnenruimte hebben de Fransen het voor elkaar gekregen dat de auto in twee segmenten de concurrenten rauw lust. Met een vanafprijs die iets boven dat van zijn voorganger ligt, maar hiervoor meer ruimte en luxe biedt, heeft Peugeot een sterke troef in handen. De 3008 is een ongekend succes waardoor men de vraag nauwelijks aankan. Dit heeft het merk niet meer meegemaakt sinds de introductie van de 206 aan het eind van de vorige eeuw. Het geeft aan dat de consument de werkwijze - SUV's in plaats van MPV's - omarmt en dit is een goed voorteken voor de nieuwe generatie 5008. Waar de vorige generatie duidelijk een achterstand had op de concurrentie, verwachten we dat



Peugeot 5008 1.2 PureTech S&S EAT6 Allure

de nieuwe juist een trendsetter gaat worden. Door lef te tonen door het anders te doen dan voorheen, zien wij de toekomst van Peugeot rooskleurig in.

Plus

- + Fraai ontwerp
- + Mooi en praktisch interieur
- + Prettige aandrijflijn

Min

- Klaptafeltjes zijn onhandig gemonteerd
- Stoterig op korte oneffenheden
- Wel erg veel overeenkomsten met de 3008