



Op stoom

De dubbel-nul-reeks van Peugeot lijkt langzaam maar zeker op stoom te komen. We kunnen er doekjes om winden, maar de 1007 is ondanks zijn gedurfde, interessante concept geen succes geworden. Met de 4007 liep het al iets beter, maar het blijft een zeldzame verschijning in het straatbeeld. Met de 3008 lijkt er voor het eerst sprake te zijn van goede verkoopcijfers. Als die lijn doorgezet wordt, kan het niet anders betekenen dan dat de 5008 een topper gaat worden. Laten we beginnen met te stellen dat de ruime Fransoos daar in ieder geval alles voor in huis heeft.



Nakomer

Je hebt altijd de merken die voor de muziek uitlopen en je hebt de volgers. Zo boorde Renault in 1996 met zijn Scénic een goudmijn aan, waar vervolgens steeds meer merken in het groeiende fenomeen midi-MPV doken. Een van de weinige grote merken die het segment helemaal links liet liggen, is Peugeot. Des te vreemder, aangezien alle benodigde knowhow binnen PSA (het concern waar Peugeot en Citroën deel van uit maken) aanwezig was. Peugeot zette zijn kaarten op de ruime SW-variant van de 307 die het midden hield tussen een



stationwagon en en MPV. Dat het resultaat niet onverdienstelijk was leert een kort ritje over 's Heren wegen, geheid dat je er een paar tegenkomt.

Toch duikt Peugeot er nu vol in, want slechts enkele maanden na de introductie van de 3008 volgt de 5008. En dat kan nog wel eens wat vraagtekens oproepen. De 3008 zou je – ondanks de SUV-achtige uitstraling die Peugeot hem wil meegeven – als MPV in het midi-segment kunnen plaatsen en de 807 is al enige tijd Peugeot's grote MPV. Hoe moet de je de 5008 daar nu bij zetten? De eenvoudigste en meest voor de hand liggende vergelijking is die met zijn halfbroer – zo je wil halfzus – binnen PSA. Ondanks de afwijkende namen bij Peugeot kan je de 3008 naast de C4 Picasso zetten en de 5008 naast de C4 Grand Picasso.



En profil is de verwantschap met de C4 Grand Picasso duidelijk te zien, maar gelukkig staat er absoluut een geheel eigen auto. De gebruikte vormen in de lampunits en raampartijen zijn scherp van vorm en maken de auto wat pittiger dan de Citroën. Ook zien we enkele elementen terug die we op de 3008 zagen, zoals de spits weglappende koplampen met daaronder opvallende ... tja, wat zijn het eigenlijk? Als we binnen het ontwerp ergens goed over te spreken zijn, dan is het wel de grille. Niet dat die zo bijzonder is, maar juist dat hij niet zo immens groot is. Hopelijk is de trend van de steeds groter wordende bek definitief op zijn retour.

Bekende cockpit

Bij de 3008 waren we reeds enthousiast over het dashboard en dat kan hier onmogelijk anders zijn, want in grote lijnen hebben we te maken met hetzelfde ontwerp. Nette materialen in combinatie met mooie vormgeving. Er is door de ontwerpers een goede balans gevonden tussen kwaliteitsbeleving en kostenbeheersing. Het is dat je weet dat er veel tijd in de ontwikkeling van alle onderdelen van een auto zit, anders zou je haast gaan denken dat Peugeot onze bevindingen bij de 3008 gelezen heeft. Kleine zaken als een



onhandig geplaatste bekerhouder en 'handvat' op de middenconsole zijn niet terug te vinden bij de 5008. Voorts zijn de stoerdere tuimelschakelaars bovenaan de middenconsole vervangen door doelmatiger vormgegeven knopjes. Een minder fraai aspect vonden we het gapende gat boven het audiosysteem. Opbergvakjes zijn prima, maar dit komt gewoon over als 'hier hoort eigenlijk een dubbel-DIN systeem'.

In deze luxe GT-uitvoering ontbreekt het je aan niks. Interessante hightech onderdelen als head-up display, parkeerhulp, bluetooth en fullmap navigatie maken een zeer complete auto van de 5008. Het is echter wel een grote misser om deze luxe niet vanaf het stuur te kunnen bedienen. De middenconsole ligt wel onder handbereik, maar stuurwielgemak dient de mens. Daarnaast was het Pack Video op deze 5008 besteld. Met twee onafhankelijk te gebruiken beeldschermen achterin de voorste hoofdsteunen kunnen de kids op de achterbank naar hartenlust films kijken en games spelen. Dit kan ook nog eens zonder de ouders voorin te storen, want bij de optie horen twee draadloze hoofdtelefoons die netjes tussen de voorstoelen opgeborgen kunnen worden.



Vijf of zeven

De zeven zitplaatsen zijn natuurlijk hét verschil met de 3008, maar dat betekent niet dat de 5008 niet als vijfzitter te bestellen is. Maak de keuze echter wel in één keer goed, want later stoelen bijplaatsen zoals in de 308 SW is niet mogelijk vanwege de doorlopende airbagconstructies. De achterste plekken worden bij voorkeur door kinderen gebruikt, vanwege de beperktere ruimte. De instap is wel een goede, want doordat de zitting van de stoelen ervoor omhoog klappt zoals bij een bioscoopstoel, kunnen ze ver naar voren geschoven worden. Op de



middelste rij is de ruimte prettig royaal. Hoofd en benen hebben voldoende bewegingsvrijheid en waar gewenst kan van de rugleuningen de hoek onafhankelijk van de andere stoelen versteld worden. Enkel zijn de stoelen wat smal, maar doordat ze goed strak tegen elkaar staan heb je daar niet direct hinder van. Voorin heb je vanaf de hoge, typische MPV-stoel goed overzicht. De optioneel elektrisch verstelbare voorstoel is makkelijk in de gewenste positie te krijgen. Het comfort overheerst daarbij, alleen het zitvlak is wat aan de korte kant.

Zoals gebruikelijk is alles met een simpel systeem plat te gooien, totdat je haast een aannemersbusje tot je beschikking hebt. De stoelen komen mooi plat te liggen door simpelweg aan een koordje te trekken, vervolgens is met een soort plankjes die in de stoel verwerkt zitten de tussenliggende ruimte te egaliseren, waardoor een laadruimte ontstaat van maar liefst 2506 liter. Tevens kan je met de bijrijdersstoel plat voorwerpen verstouwen tot een lengte van 2,76 meter. Best handig, als je het eens een keer nodig hebt.

Comfortabele inborst

Het blok dat zich in het vooronder van deze 5008 schuilhoudt, zijn we eerder in de 308 CC tegengekomen. Tot onze grote vreugde is hij dit keer gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak en levert hij boven 16 pk meer. De 1.6 THP komt nu tot 156 pk en is daarmee een zeer prettige krachtbron voor de 5008. Naast het feit dat hij met zijn soepele loop voor het nodige comfort zorgt, heeft hij ook vrijwel altijd vermogen over om bijvoorbeeld een veilige inhaalactie





te maken. Zeker wanneer je een tandje terugschakelt heb je per direct voldoende vermogen tot je beschikking. Het schakelen zelf gaat qua inleggen probleemloos, maar verloopt wel wat hakerig. Je voelt de pook bij iedere slag twee keer door een weerstand gaan.

Ondanks dat de peoplecarrrier minder comfortabel is dan een C4 Picasso, heeft de auto absoluut nog steeds een comfortabele inborst. Het onderstel voelt solide en veilig aan, maar zou nog wel wat meer van de ondergrond mogen doorgeven, maar voor een Franse auto hebben we geen reden tot klagen. Ook wat stuurgedrag betreft heeft het gerief de overhand gekregen. Een richtingsverandering gaat vooral heel makkelijk. Wel bemerk je het hoge gewicht van de 5008, wanneer je nog wat meer gang hebt bij een koerswijziging. Het bekende hellende effect van hoge auto's ontbreekt hier niet.

De al eerder genoemde hulpsystemen werken erg prettig. Het zijn met nadruk systemen ter ondersteuning. Zo parkeert parkassist je auto niet, maar geeft hij een oordeel over de ruimte door langs een meting uit te voeren wanneer je langs een geparkeerde rij auto's rijdt. Evenzo kent de afstandswaarschuwing – Distance Alert – geen adaptieve werking bij de cruisecontrol, maar wordt in het head-up display achter het stuur getoond hoeveel seconden je achter je voorligger rijdt. De waarde waarbij dit systeem waarschuwend gaat knipperen kan door de bestuurder worden ingesteld. Uiteraard kan het ook uitgeschakeld worden. In het schermpje met de boardcomputer zien we de tegenwoordige bekende schakelindicator. Dat duidt er al een beetje op dat Peugeot zijn modellen zuinig wil laten zijn en dat lukt best aardig. Met een verbruikswaarde van 7,6 liter brandstof per 100 kilometer deed de 5008 het bij ons niet onaardig. De fabrieksopgave ligt er met 7,3 liter namelijk niet veel onder. Opvallend en prijzenswaardig vonden we trouwens dat Peugeot in zijn brochure al netjes aangeeft dat je met zeventien duims velgen niet meer de 7,1 liter verbruikt die elders staat vermeld. Dat soort transparantie ligt ons wel.

Broedermoord?

We reden nu met de krachtigste benzine en die kwam nimmer kracht te kort. Dat biedt perspectief voor de minder krachtige 120 pk uitvoering, maar vermoedelijk mis je de turbo wel op de momenten waar de 1.6 THP laat merken dat ie nog wat extra's heeft. Peugeot levert daarnaast nog twee diesels met nagenoeg gelijkwaardige vermogens, maar geeft al aan dat in Nederland de benzines toch het leeuwendeel – what's in a name – van de verkopen voor hun rekening zullen nemen.



Nu rest nog wel de vraag of het Franse merk geen broedermoord pleegt op de 308 SW. Dat is immers eveneens een zevenzitter, die Peugeot altijd als tegenstrever heeft neergezet voor de vele midi-MPV's. Toch denken we dat dat wel meevalt. De 5008 is met name door zijn hoogte duidelijk ruimer dan de 308 en biedt daarmee een ruimer alternatief, zonder dat je direct naar het formaat 807 moet. Daarnaast is



deze auto toch vooral een mooie optie voor mensen die uit een Scénic of Zafira komen en wel eens wat anders willen. De 308 SW – die voor velen toch gewoon een station is – is dan gevoelsmatig toch een stapje terug qua ruimte en wat dat betreft heeft Peugeot nu een uitstekend alternatief in handen.

Plus

- + Complete auto
- + Flexibel interieur
- + Prettige, soepele motor

Min

- Ontbreken stuurwielbediening
- Ruimte derde zitrij
- Hakerig schakelen