

Pet osem za sedem

Tisti 'tisoč' pogosto kar preslišimo, čeprav so, da se razumemo, pomembni. Če ste morda slučajno in nehote pozabili: dve ničli v sredini pomenita, da gre za tiste Peugeote, ki so nekaj posebnega.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

► Ves čas se bo, ko bomo govorili o 5008 kot o limuzinskem kombiju, v ozadju 'prikazoval' 807. Ja, ja, 807 je dediščina ne tako starih časov, tistih časov, ko Peugeot v koncernu PSA še ni bil 'pooblaščen' za prodajo avtomobilov takšne zasnove, in ki je (bil) v ponudbi bolj zato, da je opravičil razvojne stroške, ki jih Ulysse in Phedra še zdaleč nista mogla dodobra 'sneti' z Evasiona.

Kljub 807 so pri Peugeotu krvavo potrebovali takšne vrste limuzinski kombi, ki bi na trgu tekmoval s Scénicom, Versom, tudi s Picassi vseh vrst pa še s kom. Dolgo, kar predolgo so čakali ta blagoslov. In zdaj je tu: 5008!

Njegova zunanost je za Peugeot tipična, a le v tolikšni meri, da je 5008 prepoznaven Peugeot. Sicer pa so se, če lahko sklepamo najprej po 3008, potem pa še po 5008, v Parizu le odločili (vsaj pri nekaterih modelih) ogniti agresivnim karoserijskim detajlom, začeni s sprednjim odbijačem. Tale 5008 je namreč precej 'mirnejši', kar mu štejemo le v dobro.

Pri zunanosti je treba, znova v povezavi z 807, v tem primeru pa tudi z bratrancem C4 (Grand) Picassom, opozoriti na bočna vrata. V tem razredu drsna (govorimo seveda o drugem paru vrat), kot kaže, ne pridejo skozi sito vodilnih menedžerjev. Pa čeprav jih, na

primer, 1007 ima. S tem je 5008, tako kot vsi drugi s klasično rešitvijo vpetja drugega para bočnih vrat, izgubil nekaj uporabnosti, predvsem na tesno odmerjenih parkiriščih, a bo že tako prav. Neka neuradna teorija pravi, da so takšna vrata preveč 'dostavniška', česar tipični kupci takšnih, tako velikih avtomobilov ne bi prenesli. OK.

Notranjost Pettisočosmice v ničemer ne preseneti (več), saj je to delo pripadlo Tritisočosmici, vsaj ko gre za armaturno ploščo. Ta je v obeh avtomobilih precej podobna, čeprav se tule zdi, da je storila korak nazaj. Oblikovno, da ne bo pomote: tudi tu se sredinski del pomika nazaj proti



prostoru med sprednjima sedežema, le da se tokrat bolj 'klasično' bolj spusti, kar pomeni, da ne preide v visoko komolčno oporo. Komolcema sta v 5008 namenjeni dve posamični opori na vsakem od sedežev, vmes oziroma pod njima pa je velik predal. Tudi hlajen in takšen namenjen pijači, a ko smo že zajadrali na področje neprijetnega vetra, še nekaj o tem: predali v 5008 so veliki, jih pa ni veliko. Oziroma: drobnarij, kot so ključi, mobilni telefon in denarnica, ni kam odložiti. Če pa že, potem se vozijo sem ter tja (predali v vratih) in/ali jemljejo namembnost teh mest – recimo – pijači. Skratka: vsega, kljub izjemni notranji prostornosti, ne morete pospraviti zadovoljivo in blizu rok. In bolj ko se pomikate nazaj, slabše je.

A nazaj k veliki sliki. Armaturna plošča

nekaj številke večjega avtomobila. A to sploh ne moti, saj se oblikovno lepo vklopijo v splošni videz. Zaradi njihove velikosti pa je precej velik tudi volanski obroč, katerega velik premer prav tako ni moteč, prav pohvalna pa je zelo pokončna postavitev obroča.

Notranjost 5008 je zelo svetla: zaradi velikih šip, zaradi velikega prostora, zaradi barv in – če za to doplačate – tudi zaradi zares velikega (nepomičnega) strešnega okna z zaveso z električnim pomikom. Znotraj prevladuje siva, ki je v sredini 'razbita' s širokim vodoravnim črnim pasom, katerega začenja (ali končuje, kakor hočete) armaturna plošča. Svetlo je tudi usnje na sedežih, k sreči pa so črna tla, saj se na svetlem takoj pozna vsa umazanija. V povezavi z usnjem na sedežih je tudi njihovo (tristopenjsko) gretje, kjer je

“Svetujemo pa: če je le mogoče, izberite takšen motor, kot je bil testni. Mi pri njem s stališča uporabnosti nismo našli napake.”



“Kljub 807 so pri Peugeotu krvavo potrebovali takšne vrste limuzinski kombi, ki bi na trgu tekmoval s Scénicom.”



“Če ne drugje, se športnost te Pettisocsmice konča s sistemom ESP.”



Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Pri Peugeotu so nekaj časa spali. Pri SUV-ih, pri enoprostorcih ... Kot da bi vse svoje znanje posvečali Cecejem. Potem je najprej prišel (ne ravno prepričljiv) 3008, zdaj pa še (veliko bolj prepričljiv) 5008. Po voznih lastnostih ga lovijo le redki tekmeci, motorček je zlata sredina, in če odštejemo željo po predalčku za drobnarije več, bi si človek pravzaprav težko zaželel kaj več. Pa še ceni nič ne manjka. Dobra družinska izbira. ♥♥

nobene ovire) in praskanje zadnjega brisalnika 'tja grede' (nazaj grede je tih in dobro obriše) komarjev prdec. Se pa pozornost ustavi pri opremi, ki je je v tem avtomobilu, ki ga vidite na fotografijah, ogromno (in ki nanese skoraj deset tisočakov doplačila), vseeno (ali prav zaradi vrednosti doplačila) pa pogrešamo električno nastavitve sedežev, izdatnejšo notranjo osvetlitev (ogledalci v senčnikih, k nogam), reže za zračenje k zadnji klopi (med sprednjima sedežema), pametni ključ, ksenonska žarometna, pomoč za mrtve kote, natančnejši nadzor nad nezaprtimi vrati (vsem je namenjena le ena opozorilna lučka, torej ni jasno, kaj je odprto) in nastavitve sedežev v ledenem delu. JBL in videopaketa pri ničemer od naštetega ne pomagata.

vsebuje zdaj že klasične rešitve (torej takšne, kot smo jih že vajeni) te znamke, od gumbov do oblike zaslona za navigacijo in projekcijskega zaslona (HUD) za merilniki. In ergonomsko je vse brez večjih slabosti ali pripomb. Tudi merilniki so takšni, z izjemo linearne skale hitrosti. Sicer pa sta merilnika zelo velika in precej vsaksebi, kot bi ju bili vzeli iz

treba pohvaliti enakomernost in zmernost gretja – predvsem na prvi stopnji, ki sedež le blago 'temperira'. Pozimi je to še posebej pohvale vreden dodatek.

Nekaj je tudi pomanjkljivosti. Nagib sedežnega naslonjala (spredaj) je zelo težko nastaviti, saj je ročica stisnjena ob stebriček in tako težko dostopna. Nagajala je tudi sto-

palka sklopke, ki se je pri stiskanju oglašala, kot da bi otrok hodil po starem parketu. V dežju se šipe znotraj (pri samodejni nastavitvi sicer učinkovite klimatske naprave) rade orosijo, še največja uganika pa je odklepanje vrat. Možnost nastavitve samodejnega zaklepanja vrat pri prvem premiku avtomobila je sicer popolnoma uporabna domisljica (ne

bi bilo prvič, da bi pred semaforjem nekdo nepoklican odprl vrata in ...), a tule povzroča zmedo. Če potem, med mirovanjem, (naprimer) voznik izstopi, se njegova vrata odklenejo, preostala pa ne. In tudi gumb na armaturni plošči, namenjen od-in zaklepanju, v tem primeru ne pomaga; voznik, ki je izstopil, ne more odpreti drugih vrat. Mora

nazaj v avtomobil, zapreti svoja vrata, pritisniti tisti gumb, ki v tem primeru odklene vsa vrata, ali pa se iztegniti do ključa, zaustaviti motor, izvleči ključ ter z njim odkleniti vrata. Okej, tole se bere pikolovsko, je pa – verjemi-te – nadvse neprijetno.

V primerjavi s tem je občasno oglašanje pripomočka za parkiranje (ko v bližini ni

Okej, limuzinski kombi! 5008 to ni le po zunanjem videzu, ampak tudi zaradi notranje prilagodljivosti. Sedežev je sedem; sprednja dva sta klasična, zadnja dva sta potopljiva v dno (in res namenjena bolj otrokom), v drugi vrsti pa so trije posamični sedeži, na katerih številne možnosti prilagajanja se je treba navaditi, a potem to koristi. Vsak posebej je,

Test



denimo, za dva decimetra vzdolžno pomičen, možni so tudi različni koti naslonjala in sedeži se poklopijo, dvignejo, odmaknejo (za lažji dostop k tretji vrsti) ... Ko gre za prostor in njegovo prilagodljivost, je 5008 dober primer rek svoje vrste.

Svetujemo pa: če je le mogoče, izberite takšen motor, kot je bil testni. Mi pri njem s stališča uporabnosti nismo našli napake. Ima inteligentno predgetreje (pomeni, da ni treba veliko čakati) in tudi mrzel steče brez tresljev in potihoma. Nima motečih turbulokunj, vleče že pri 1.000 vrtljajih v minuti (resda ne prav zavzeto), zaživi že pri 1.500 vrtljajih v minuti, se zlahka in hitro (tudi v tretji prestavi) zavrti do 5.000 vrtljajev v minuti (čeprav daje zadnjih tisoč jasen občutek, da tega ne počne prav posebej rad), vleče enakomerno, ni brutalen, je pa zelo zmogljiv, kljub veliki

“5008 ni limuzinski kombi le po zunanjem videzu, ampak tudi zaradi notranje prilagodljivosti: ko gre za prostor in njegovo prilagodljivost, je 5008 dober primerek svoje vrste.”

karoseriji (masa in aerodinamika) vleče odlično tudi navkreber vse do velikih hitrosti in je pri tem tudi varčen.

Motor, katerega zasnova sicer dovoljuje tudi razmeroma visoke vrtljaje, je namreč naravnan na učinkovitost v spodnjih in srednjih vrtljajih. To se izkaže za zelo dobro odločitev, saj recimo pri 50 kilometrih na uro v četrti prestavi, ko igla merilnika vrtlja-



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	450
Parkirna tipala spradaj in zadaj	650
Sistem za prikaz podatkov na prosojnem zaslonu	650
Steklena panoramska streha	500
Zložljivi zunanji ogledali	500
Usnjena notranjost ter električna nastavitve vozniskega sedišča	1.800
Sistem ozvočenja JBL	500
Navigacijski sistem WIP COM 3D	2.300
Video paket	1.500
17-palčna platišča	300

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	450
Parkirna tipala spredaj in zadaj	650
Sistem za prikaz podatkov na prosjemnem zaslonu	650
Steklena panoramska streha	500
Zgledaji zunanji ogledali	500
Usnjena notranjost ter električna nastavitve vozniskega sedeža	1.800
Sistem ozvočenja JBL	500
Navigacijski sistem WIP COM 3D	2.300
Video paket	1.500
17-palčna platišča	300

jev pokriva vrednost 1.400, tudi navkreber prav lepo in brez upiranja potegne. In poleg tega, da lahko pri zmerni vožnji porabi malo goriva, se še zlasti izkaže pri priganjanju, ko njegova žejla le zmerno naraste. Sicer pa po podatkih potovalnega računalnika porabi približno takole. Pri 130 kilometrih na uro v četrti prestavi (3.800 vrtljajev) 7,8 litra na 100 kilometrov, v peti (3.100) 6,0 in v šesti (2.500) 5,8 litra na 100 kilometrov. Pri 160 kilometrih na uro so številke naslednje: v četrti (4.700) 12,0, v peti (3.800) 10,4 in v šesti (3.100) 9,3. Tudi naša izmerjena poraba je pokazala za to maso in velikost avtomobila (in ob ne prav posebno varčni vožnji) zelo ugodno žejno tega stroja, in to kljub precej kratko izračunanem menjalniku.

Če upoštevamo dober položaj za vožnjo (udoben, a ne na škodo varnosti), sedeže, ki dobro bočno oprimejo telo, pa živahen motor, dober menjalnik in komunikativen volan, ni težko ugotoviti, da je (takšen) 5008 prijeten v vožnji. Športen ni, je pa lahko zelo hiter. Tudi podvozje je zelo dobro naravnano,

z zelo malo vzdolžnimi (pospeševanje, zaviranje) ter prečnimi (ovinki) nihanji karoserije. Kljub nekaterim lastnostim, ki že mejijo na športnost, pa je 5008 lahko tudi vodljiv, ki ga (če odmislimo težave zaradi precejšnjega rajdnega kroga) brez težav in naporov pelje tudi fizično bolj slabotna oseba.

Če ne drugje, se športnost te Pettisovske osmice konča s sistemom ESP, ki je izklopiljiv le do 50 kilometrov na uro. Od tu naprej se vede zelo restriktivno: (pre)hitro poseže v delovanje motorja (in zavor), še bolj neprijetno za dinamike željnega voznika pa je to, da se v tem primeru še dolgo vmešava v delovanje mehanike. To postane neprijetno tudi pri prehitevanju na spolkem, ko ESP motor povsem zaduši, prehitevanje pa zaradi tega lahko postane tudi nekoliko žgečkljivo.

Delno so za to krive tudi gume, ki se očitno ne ujemajo najbolje s tem avtomobilom; zelo slabo odvodnjavajo (odrivajo vodo) in na snegu vseh vrst imajo zelo slab oprijem. Lege na cesti zato nismo mogli v celoti ovrednotiti, daje pa avtomobil do vklopa sistema ESP občutek zanesljivosti in precejšnje rezerve.

Vse skupaj pa, k sreči, v večini resničnih primerov (stanje ceste, znanje voznika, način vožnje ...) deluje dobro. Pretežno daje takle 5008 s podvožnje, z volanom, z odzivnostjo ter z zmogljivostmi motorja in upravljanjem menjalnika zelo prijeten občutek za volanom in občutek zelo dobre komunikativnosti avtomobila.

Zato: če iščete nekaj takšnega za prevoz sedmih ljudi, je 'Pet osem' kar prava izbira. ◀◀

MODEL	Peugeot 5008 2.0 Hdi (110 kW) FAP Premium	Renault Grand Scenic dCi 130 Expression	Citroen C4 Grand Picasso 2.0 Hdi (100 kW) Dynamique	Toyota Verso 2.0 0-40 (93 kW) Terra (7 sedežev)
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.997	1.870	1.987	1.998
največja moč (kW/km pri 1/min)	110/150 pri 3.750	98/131 pri 3.750	100/138 pri 4.000	93/126 pri 3.600
največji navor (Nm pri 1/min)	340 pri 2.000	300 pri 1.750	320 pri 2.000	310 pri 1.800-2.400
dolžina × širina × višina (mm)	4.529 × 1.837 × 1.644	4.560 × 1.845 × 1.645	4.470 × 1.830 × 1.669	4.440 × 1.790 × 1.620
največja hitrost (km/h)	195	195	195	185
pospešek 0–100 km/h (s)	9,9	10,9	12,9	11,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,6/4,9/5,9	6,8/4,8/5,5	7,6/4,9/5,9	7,0/4,5/5,4
cena osnovnega modela (evri)	24.250	20.890	28.100	23.400

MODEL	Peugeot 2008 2.0 Hdi (110 kW) FAP Premium	Renault Grand Scenic dCi 130 Expression	Citroen C4 Grand Picasso 2.0 Hdi (100 kW) Dynamique	Toyota Verso 2.0 0-40 (93 kW) Terra (7 sedežev)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.997	1.870	1.998	
največja moč (kW/km pri 1/min)	110/150 pri 3.750	96/131 pri 3.750	100/138 pri 4.000	93/126 pri 3.600
največji navor (Nm pri 1/min)	340 pri 2.000	300 pri 1.750	320 pri 2.000	310 pri 1.800-2.400
dolžina × širina × višina (mm)	4.529 × 1.837 × 1.644	4.565 × 1.845 × 1.645	4.470 × 1.830 × 1.669	4.440 × 1.790 × 1.620
največja hitrost (km/h)	195	195	195	185
pospešek 0-100 km/h (s)	9,9	10,9	12,9	11,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,6/4,9/5,9	6,8/4,8/5,5	7,6/4,9/5,9	7,0/4,5/5,4
cena osnovnega modela (evr)	24.250	20.890	28.100	23.400

Tehnični podatki		I Peugeot 5008 2.0 Hdi (110 kW) FAP Premium	
CENA:	(Peugeot Slovenija, d. o. o.)	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
5008 1.6 Vti		redni servisi, delo, material:	859
(88 kW) Confort Pack:	18.850 EUR	gorivo	9.898
5008 2.0 Hdi		gume (1):	1.382
(110 kW) FAP Premium:	24.450 EUR	izguba vrednosti po 5 letih:	11.264
Testno vozilo:	34.200 EUR	obvezno zavarovanje (2):	3.605
Moč:	110 kW (150 KM)		
Pospešek:	10,3 s		
Največja hitrost:	195 km/h		
Povpr. poraba:	9,4 l/100 km		
Garancija:			
2 leti splošne in mobilne garancije,			
3 leta garancije na lak,			
12 let garancije za prerjavenje.			
Predvideni redni servisi:			
Servisni interval na 30.000 km.			
		(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum	
		(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih	
		kasko zavarovanje (2):	5.890
		Skupaj:	32.898
		Strošek za prevoženi km:	0,33 EUR/km

CENA: (Peugeot Slovenija, d. o. o.)

5008 1.6 Vti	
(88 kW) Confort Pack:	18.850 EUR
5008 2.0 Hdi	
(110 kW) FAP Premium:	24.450 EUR
Testno vozilo:	34.200 EUR

Moč:	110 kW (150 KM)
Pospesek:	10,3 s
Največja hitrost:	195 km/h
Povpr. poraba:	9,4 l/100 km

Garancija:
2 leti splošne in mobilne garancije,
3 leta garancije na lak,
12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 30.000 km.

DIAGRAM MENJALNIKA:

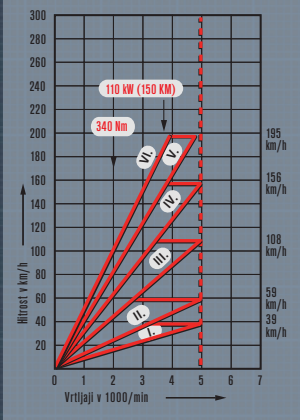
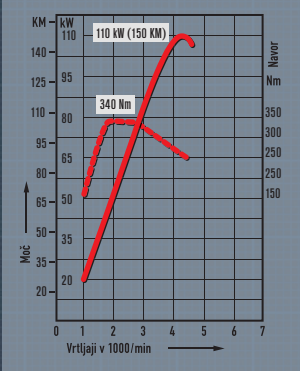


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Čeprav izrazito družinski, je takole motoriziran 5008 lahko tudi precej dinamičen in zabaven – do prezgodnjega in predvsem predolgega vklopa sistema ESP.

Ocena		Hvalimo in grajamo	
Zunanost (15)	11	Ni najlepší limuzinski kombi, a odpira novo smer v oblikovanju na značilen Peugeotov način.	- motor - notranja prilagodljivost - videz in 'zračnost' - notranjosti - oprema - komunikativna mehanika - poraba - gretje sedežev - pomoč za spjeljevanje v klanec - Klimatska naprava
Notranjost (125)	106	Prostora in udoben, pa tudi prilagodljiv. Manjkajo pa odlagalna mesta za drobnarije in (učinkovitejša) za pijaco. Dobra klimatizacija.	- sistem zaklepanja in odklepanja vrat - mrtva kota nazaj - ESP (preveč restriktivno in predolg čas delovanja) - rajdni krog - gume - PDC (včasih opozarja na oviro, tudi ko je ni) - cena opreme - manjkajo nekateri elementi opreme - nepopolna notranja osvetlitev
Motor, pogon, podvožje (65)	52	Odlični motor v vseh pogledih, zelo dober menjalnik in komunikativna mehanika.	
Vozne lastnosti (70)	56	V vseh postavkah zelo dober, nikjer bistveno ne odstopa. Lege na cesti zaradi restriktivnega sistema ESP nismo mogli v celoti določiti.	
Zmogljivosti (35)	27	Zelo hiter in dinamičen avtomobil, predvsem zaradi dobre prožnosti.	
Varnost (45)	37	Precejšnja mrtva kota nazaj, neroden vklop/izklop samodejnosti brisalnikov, manjkajo sodobni dodatki aktivne varnosti.	
Gospodarnost (65)	47	Varčen z gorivom, a dokaj drag v osnovni različici s tem motorjem.	
Skupaj	336	Peugeotov vstop v razred limuzinskih kombijev se je posrečil: 5008 je zgleden predstavniki svojega razreda in nevaren tekmeč (predvsem francoski) konkurenci.	

Zunanost (15)	11	Ni najboljši limuzinski kombi, a odpira novo smer v oblikovanju na značilen Peugeotov način.
Notranost (125)	106	Prostora in udoben, pa tudi prilagodljiv. Manjkajo pa odlagalna mesta za drobnarije in (učinkovitejša) za pijaco. Dobra klimatizacija.
Motor, pogon, podvozje (65)	52	Odličan motor v vseh pogledih, zelo dober menjalnik in komunikativna mehanika.
Vozne lastnosti (70)	56	V vseh postavkah zelo dober, nikjer bistveno ne odstopa. Lege na cesti zaradi restriktivnega sistema ESP nismo mogli v celoti določiti.
Zmogljivosti (35)	27	Zelo hiter in dinamičen avtomobil, predvsem zaradi dobre prožnosti.
Varnost (45)	37	Precejšnja mrtva kota nazaj, neroden vklop/izklop samodejnosti brisalnikov, manjkajo sodobni dodatki aktivne varnosti.
Gospodarnost (65)	47	Varčen z gorivom, a dokaj drag v osnovni različici s tem motorjem.
Skupaj	336	Peugeotov vstop v razred limuzinskih kombijev se je posrečil: 5008 je zgleden predstavnik svojega razreda in nevaren tekmeč (predvsem francoski) konkurenci.

OCENA **avto** magazin

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

motor	sistem zaklepanja in odklepanja vrat
notranja prilagodljivost	mrtva kota nazaj
videz in 'zračnost' notranjosti	ESP (preveč restriktiven in predolg čas delovanja)
oprema	razidni krog
komunikativna mehanika	gume
poraba	PDC (včasih opozarja na oviro, tudi ko je ni)
gretje sedežev	cena opreme
pomoč za spjeljevanje v klanec	manjkajo nekateri elementi opreme
klimatska naprava	nepopolna notranja osvetlitev

- | | |
|--------------------------------|--|
| ▲ motor | ▼ sistem zaklepanja in odklepanja vrat |
| ▲ notranja prilagodljivost | ▼ mrtva kota nazaj |
| ▲ videz in 'zračnost' | ▼ ESP (preveč restriktiven in predolg čas delovanja) |
| ▲ notranjosti | ▼ rajdni krog |
| ▲ oprema | ▼ gume |
| ▲ komunikativna | ▼ PDC (včasih opozarja na ovira, tudi ko je ni) |
| ▲ mehanika | ▼ cena opreme |
| ▲ poraba | ▼ manjkajo nekateri elementi opreme |
| ▲ grejše sedežev | ▼ nepopolna notranja osvetlitev |
| ▲ pomoč za speljevanje v klanc | |
| ▲ klimatska naprava | |