Peugeot 5008 - keskpärane SUV või täitsa hea MPV?

5 aastat tagasi - 30.09.2021 Autor: Marko Habicht

Täiesti mõistmatu on globaalne linnamaasturite hullus, kõik millel on neli ratast ja rool peab olema mingit sorti maastur ning ka Peugeot on oma mahtuniversaali 5008 nimetanud SUViks.

Astudes sellega otsesesse konkurentsi Audi, Volvo ja paljude teiste brändide perevedukitega, olles väga hästi varustatud ja konkurentsivõimelise hinnaga ning küsimusega, kas esiveoline MPV on piisav SUV.

Tõsi, MPV nimetati linnamaasturiks juba aastal 2017 ning kõnealune auto tundub pigem *facelift* olevat, kui tõsine mudeliuuendus.

Olgugi, et kunagisest perekaubikust on alles vaid 5008 nimi, ei muuda see tõsiasja, et suuremate rataste paigaldusega ei muutu esiveoline kaubik maastikusuutlikuks.

See muidugi ei muuda ühtegi autot heaks või halvaks, lihtsalt nimi on tobe ning muutub aina tobedamaks, kui nime poolest maasturiga palutakse maastikule mitte minna.



Kuna sõiduk oli meie käsutuses vaid nädalavahetuse, piirdume esmamuljetega ning subjektiivse arvamusega. Tõsise huvi korral tasub kindlasti uurida ka mõnda tõsiseltvõetavat väljaannet, nagu www.accelerista.com või Auto24 YT videot.

Konkreetne Peugeot 5008 on kere kujult ja mõõtmetelt üsna sarnane mahtuniversaal Volkswagen Touraniga.



Peugeot on saadaval seitsmekohalisena ning antud GT paketiga näeb see väga hea välja, olles minimaalselt kroomitud nii seest kui väljast. Välja arvatud käigukangi ümbrus, mis on klantsplast *piano black*? Paremal käel kella kandjatel muutub see kiiresti päris rõlgeks ja kraapsuliseks.

Kaubaruumi on palju, umbes nagu Sharanil, pakkudes üle 2000 liitri kola jaoks ning istmeid alla lastes saab peaaegu sileda põranda kuni esiistmeteni. See tähendab, et konkreetses autos on mõnusalt ruumi nii suurele perele, kaubaveoks kui ka magamiseks

Autos julgustab romantilist õhtut veetma panoraamkatus, mis lisab avarust, kuid võtab ära väga palju pearuumi. Lausa niipalju, et tagumisel istmel üle 1,8 m pikkustele kuigi mugav tõenäoliselt ei ole. Ka kolmas istmerida on tõenäoliselt sobilik vaid lapse mõõdus inimestele.

Suur perekond peale pakkida ja jalgpallitrenni viia ei tohiks samas olla mingi probleem.

Õnneks on kolmanda rea istmed kerge vaevaga eemaldatavad ning selle arvelt saab kaubaruumi suurendada.



Sisu on Peugeot´l julge ning materjalide valik hea. Nii mõnigi kallim bränd ei suuda selles hinnaklassis konkureerida. Meedialust on suurem kui eelmisel versioonil, kuid kindlasti ei saa seda suureks nimetada. All on väike serv, millele hea pöialt toetada ekraani näppides. Featuur, mille puudumisega on Volkar oma viimaste mudelitega korduvalt ämbrisse astunud.

Käe toetamise ulatuses on ka kõik vajalikud nupud, et otseteena pääseda funktsioonideni ilma menüüde rägastikus kaevamata. Navi on mõttetu, kaardid vananenud ning õnneks on olemas Android Auto ning Apple Car Play. Kahjuks eeldab see juhet ning kaablivabalt ei toimi.

Peugeot´ uus disain toob autosse oluliselt väiksema rooli, mis peale harjumist on päris mõnus, kui terve tuba ei ole mingit barankat täis. See aga tähendab, et näidikuid vaadatakse üle rooli ja võib luua olukorra, kus parajas pikkuses inimesed neid ei näe. Käetoes on saunaõllede jaoks külmik, paraku puhub see ka talvel külma ning välja seda lülitada ei saagi.



Autol on üks agressiivsemaid juhiabisid, mida olen kogenud. Tunne on, nagu sõidaks närvihaige õppesõidu õpetajaga, kus too ette hoiatamata rooli sikutab. Üldiselt hoiab see pigem sõiduraja keskele, mitte serva ning kohtades, kus ridu tuleb juurde, käitub tihti ettearvamatult. Kui kõik on ideaalne, töötab väga hästi, kuid teineteisemõistmiseni me ei jõudnudki.

Püsika nupud on suhteliselt peidus ning meelde peab jätma, kus mis nupp asub. Öövaatlusseadet põhjalikult ei õnnestunud proovida, kuna ükski sõit selle lühikese ajaga ei sattunud väga pimedale ajale. Paar katset sai tehtud, kuid linnaliikluses on selle kasutegur üsna kasin, sest enamik tähelepanust on ellujäämisel.



PLUSSID

+ 1,5 l diisel on väga ökonoomne. Rahulikult 4-5L/100

+ mugav on sõita ka pikemal juhil

+ autos on väga palju ruumi ning istmed klappuvad lamedaks

+ külmik kesk-konsoolis hoiab joogid suvel jahedana.

MIINUSED

- juhiabi käitub üsna tihti ettearvamatult

- 1,5 l mootor on suure auto jaoks üsna jõuetu ning eeldab rahuliku sõidustiili. Tõenäoliselt on 2 l parem valik

- panoraamkatus tähendab, et üle 1,8 m inimestel taha ritta asja pole

- tahavaatekaamera on vist pärit eelmise dekaadi nuputelefonist



Hind

Demosõiduk oli muidugi GT paketiga ja tippvarustuses, et ühelgi proovisõitjal millegi üle nuriseda ei oleks. Massaazifunktisooniga nahkistmed, külmik, panoraamkatus, alcantaraga kaetud paneelid ja liistud ning muidugi "Black Pack" tume pakett suurte tumedate velgede ja võredega.

Kui baasvarustuses 5008 võiks kätte saada umbes 27000€ eest (teoorias, kuna tihti baasvarustust ei ole isegi võimalik soetada) GT varustustasemes diisel on juba pigem 36000€ ning meie demosõiduk oli 40950€

Demomudel oli 96kw mootoriga, mis tundus natukene jõuetu, saadaval ka 130kw mootor, mis suurele autole võibolla paremini sobitub, kuid see lisab hinnale omakorda ca 3000€

Seda kõike muidugi eeldusel, et üldse midagi saada on, kuna enamike uute autode ooteaeg on hetkel minimaalselt 6 kuud.

Kes seda autot kaaluda võiks?

Kõige paremini sobiks see auto perele, kellel palju lapsi. Tagumised uksed käivad laialt lahti ning kaubaruumi on kõvasti. Pole kahjuks proovida võimalik, kuidas kaks turvatooli võiks ära mahtuda, võib-olla mahuks kolmaski.

Ka rändajale võiks see auto olla perfektne: piisavalt suur, et mahutada kogu elamine ning piisavalt väike, et vajadusel kitsas kohas navigeerida. Paraku on nelikveo puudumine, arvestades kohti, kuhu tõsisem kolaja võib sattuda, päris mõjuv argument veel ringi vaadata.

Sama raha eest saab laoautoga leppides ka nelikveolise diisel-Škoda, millega me sõitnud pole, kuid tahaks proovida enne, kui otsuse langetaks.

- Testid
- Sõidukid

Pilt

