

Duplicação de volumes

A designação foi mantida face ao anterior modelo mas, em nossa opinião, o número 5008 é a única herança do monovolume. O novo modelo da marca francesa é agora um SUV e a silhueta de dois volumes, dissimula as maiores dimensões exteriores. Com base na plataforma EMP2 (Efficient Modular Platform 2) o 5008 está mais comprido e mais largo (+110 mm em cada uma das cotas) e neste automóvel de pouco mais de quatro metros e meio (4.640 mm) um dos ganhos está no aumento do espaço para as pernas (+ 60 mm) na segunda fila de bancos. No entanto, apesar de todos estes aumentos de cotas, este sete lugares está mais leve 95 kg. Entre as 10 motorizações existentes (quatro a gasolina e seis a gasóleo) conduzimos o 1.6 Diesel de 120 cv acoplado a transmissão manual de seis relações.

preço-base

isv

iva

despesas

pvp

No interior, a ergonomia e disposição dos equipamentos também mudou e muito. Com boa acessibilidade, é fácil encontrar uma boa posição de condução no 5008, com esta a beneficiar dos diversos ajustes concedidos. O painel de instrumentos é digital, permitindo que se reduzam ao mínimo as funções, que se adopte a visualização convencional e até a navegação, em alternativa ao visor central, a partir do qual se monitorizam alguns menus e sub-menus, relativos ao áudio, definições de utilização, e conectividade, entre outras. O manuseamento não é dos mais intuitivos, exige alguma habituação e o mesmo acontece com os comandos da climatização e áudio, entre outros, dispostos como se de um teclado se tratasse. Sob o ponto de vista prático, exige adaptação, porquanto estamos em presença de um conceito estético, cujo manuseamento coloca as formas antes das funções. Sublinhe-se que não estamos a falar de eficiência que, em nossa opinião, é boa em várias frentes. Para o comprovar, os grupos ópticos seguem o mesmo princípio, dando prioridade às formas antes das funções, e resulta. Ainda no interior, os espaços para arrumos estão bem posicionados, enquanto na terceira fila de assentos e para chegar aos sete lugares, estes estão escamoteados na bagageira de 780 litros, expansíveis a 1.060 mediante rebatimento dos assentos traseiros.

Gostámos -

- ângulos de visibilidade na tarseira
- mobilidade nos assentos dianteiros

Gostámos +

- comportamento dinâmico
- assistências na condução e estacionamento

- equipamentos de série e segurança

- volumetria e modularidade do habitáculo

- instrumentação e conectividade

Aos comandos, os ângulos de visibilidade para a traseira, são penalizados pela forma da carroçaria e pilar 'C'. No entanto, a existência de sensores, visualização da marcha-atrás e perspectiva 360°, suprimem qualquer questão no tocante a este ponto. Ao volante, os comandos estão bem posicionados, com a mobilidade lateral a ser condicionada pelas dimensões da consola central, que disponibiliza um dos vários espaços para arrumos. Um volante trapezoidal e de pequenas dimensões, concede uma peculiar sensação ao conduzir o 5008, que se conduz bem. Nas manobras e com as assistências existentes, estas são fáceis de executar. Em estrada, demos conta de uma taragem (mola-amortecedor) que prima pela firmeza. Daí que se tornem muito evidentes as irregularidades do piso. No entanto, achámos satisfatório o nível de conforto de rolamento deste Peugeot. Ainda em termos dinâmicos, achámos equilibrado o desempenho das suspensões e sistema de travagem, num automóvel em que o escalonamento da transmissão é suplantado pela elasticidade deste Diesel de 120 cv. Sem grandes performances nas acelerações ou reprises, percebe-se que o 5008 tem de vencer algumas inércias resultantes do peso. Num breve contacto ao volante e em percurso misto (AE+EN+Urbano) obtivemos um consumo de 7,7 litros/100 km à média de 52,0 km/h.

Características técnicas

Peugeot 5008 Active 1.6 BlueHDI 1

motor 4 cil 1.560 cc 16 V+SCR

potência kW(cv)/rpm 88 (120)/3.500

binário Nm (kgm)/rpm 300 (29,4)/1.750

transmissão

Dianteira, manual de seis relações

jantes - pneus

17" - 215/65 R 17

—

—