

Rodzinny kompakt



Każda epoka motoryzacji ma charakterystyczne dla siebie podziały na segmenty rynku. W Słusznie Minionej Epoce oddzielny segment zajmował Maluch i Maluch Bis, oddzielny Duży Fiat, a oddzielny, można by rzec luksusowy, zajmował Polonez. Gdy czasy się zmieniły ochoczo przejęliśmy systematykę Wolnego Świata: A, B, C... i tak dalej. Jednak życie jest zawsze bogatsze niż sztywna klasyfikacja znawców. Wraz ze zmieniającymi się potrzebami użytkowników producenci konstruują nowe modele nie mieszczące się w obowiązującej systematyce. Tak pod koniec XX wieku powstała nowa kategoria auto wywodząca się wprost z segmentu C jak Compact, a mająca w swej grupie docelowej młode małżeństwa z jednym, góra trójką małych dzieci. W założeniu wygodne i przestronne, zawsze z mocno podniesioną karoserią w stosunku do swoich pierwowzorów i żeby też było na C nazwano tą klasę Crossover. Model **3008** to chyba pierwszy samochodu tej klasy w ofercie firmy **Peugeot**.



Model oferowany jest z jednym z pięciu dostępnych silników, dwóch benzynowych, oba po 1,6 litra pojemności i 88 lub 115 kW mocy oraz trzech diesli HDi 1,6 80 kW, 2,0 110 kW i 2,0 Auto 120 kW wszystkie spełniające oczywiście normę emisji spalin Euro 5. We wszystkich odmianach zamontowano sześciobiegowe skrzynie przekładniowe ręczne, a wersji Auto automatyczną. W zależności od zasobności portfela i/lub potrzeb mamy do dyspozycji trzy warianty wyposażenia: Trendy, Premium i Premium+. Wszystkie mają w standardzie ABS, ASR, DRC, FSE, ESP, a niektóre nawet i REF... i jak tu się potem dziwić, że normalny użytkownik gubi się w tych skrótach i tak na prawdę nie wie co kupił, czemu to służy, że o tym jak to działa nie wspomnę. Dość, że wszystkie te bajery służą bezpieczeństwu i wygodzie pasażerów i... działają prawidłowo. Wszystkie odmiany toczą się na kołach z 17" felgami. Nawet „najsłabsze” Trendy jest tak wyposażone, że jeszcze dziesięć lat temu zwiększyło by to cenę wersji podstawowej o jakieś 50%. Dość wspomnieć o dwustrefowej klimatyzacji ręcznej z nawiewem na tył i klimatyzowanym schowkiem pasażera, czy radioodtwarzaczem CD MP3 ze sterowaniem w kolumnie kierownicy. Nie mogło zabraknąć w Premium+ charakterystycznego dla Peugeota panoramicznego dachu Cielo, dzięki któremu można poczuć się prawie jak w kabrioletcie, tylko tak nie wieje. Dla każdej odmiany lista wyposażenia jest długa i może przyprawić o szybsze bicie serca miłośników gadżetów. Najciekawszym jest wyświetlacz numeryczny, bądź graficzny, który otwiera się przed kierowcą z chwilą włączenia silnika jak w nowoczesnym myśliwcu. Niestety nie ma ani celownika, ani sztucznego horyzontu, za to można na nim odczytać aktualną prędkość lub ostrzeżenie o przeszkodzie przed samochodem z precyzją (do jednej dziesiątej sekundy) wyliczonym czasem dojazdu do niej. Niestety zaprojektowany został na wzrost typowego Francuza (znam tylko jednego wysokiego, ale jego oboje rodzice byli Polakami) i wysocy kierowcy muszą, wbrew własnym przyzwyczajeniom nisko opuścić fotel by cokolwiek móc na nim odczytać.

PEUGEOT 3008 2,0 HDI

Wpisany przez Mirosław Wdzięczkowski
wtorek, 07 czerwca 2011 21:40



Nawet wersje z silnikiem diesla wewnątrz trudno rozpoznać na słuch. Po uruchomieniu pojazdu nie słyhać już charakterystycznego, miłego każdemu fanowi ekologii terkotu i drgań jakim raczyły nas jeszcze do niedawna te silniki. Niemal idealna cisza i gdyby nie wskaźniki ewidentnie informujące, że silnik już pracuje moglibyśmy myśleć, że coś się zepsuło i nie udało się go uruchomić. O ile stan między postojem a jazdą nie trudno odróżnić choćby po widoku za oknem, to już prędkości nie patrząc na wskaźniki trudno odgadnąć, nawet w okolicach prędkości autostradowych. Samochód jest znakomicie wyciszony i sto, czy sto czterdzieści na szafie słyhać praktycznie tak samo.



W wysoko osadzonych, kubełkowych fotelach przednich pozycja siedzenia jest bardzo wygodna

PEUGEOT 3008 2,0 HDI

Wpisany przez Mirosław Wdzięczkowski
wtorek, 07 czerwca 2011 21:40

i bardziej naturalna niż w typowych osobówkach. Fakt, że szerokość jest taka jak foteli, a tunel między nimi zabudowany aż po środkowy podłokietnik. Za kierownicą można poczuć się jak w fotelu pilota myśliwca, a pasażer na przednim siedzeniu jak nawigator w F-14. Dzielona kanapa tylna jest równie wysoka i również posiada rozkładany podłokietnik. Niestety, po odsunięciu przednich foteli maksymalnie do tyłu pasażerowie natychmiast przypominają sobie, że to jednak tylko compact. Miejsca jest nie za wiele i nawet drobne osoby mają niewielki komfort dla nóg. Bardzo duży bagażnik, ma trzy położenia podłogi oraz opuszczaną burtę, co ułatwia wyjmowanie bagażu a w razie potrzeby może posłużyć za stół turystyczny. Absolutnym bajerem dla podróżujących z tyłu, w wersji która była testowana, są ekrany odtwarzacza DVD w zagłówkach przednich foteli. A na postoju obraz transmitowany jest także na ekran nawigacji GPS. Zawsze można puścić dzieciom bajkę i choć przez chwilę rozkoszować się jazdą we względnej ciszy. Mankamentem jest, że odtwarzacz włączony w trakcie jazdy nie wie, kiedy wyłączyć wyświetlanie nawigacji.



Drugie dziesięciolecie XIX wieku to czas gdy nawet auta kompaktowe niewiele różnią się osiąganymi, wyposażeniem, ale niestety i ceną od swoich nieco większych braci segmenty aut średnich. Często oferowane są z identycznymi silnikami, no może najslabszy znika, a pojawia się jeszcze mocniejszy w wyższej klasie. Podobnie jest w przypadku **Peugeota**, podstawowy model **3008** jest tylko o kilka tysięcy tańszy od podstawowej

5008

z segmentu D jak (?) Duży Crossover i zaczyna się powyżej siedemdziesięciu tysięcy. Jeśli jednak nie planujemy gwałtownego powiększania rodziny, a dzieci są jeszcze małe, może warto różnicę w cenie przeznaczyć na wakacje, oczywiście

3008

`ką. Sam chętnie bym się wybrał...

PEUGEOT 3008 2,0 HDI

Wpisany przez Mirosław Wdzięczkowski
wtorek, 07 czerwca 2011 21:40



Tekst i zdjęcia Piotr „Pete” Antoszewski

Zobacz również:

[Test Peugeot 508 2.0 HDi FAP](#)

[Peugeot 3008 vs 5008](#)