

# FRANCOUZSKÝ MERCEDSES?



**SLOVNÍ SPOJENÍ V TITULKU TOHOTO ČLÁNKU JE ZASE TROCHU PRAVDIVĚJŠÍ V PŘÍPADĚ ZBRUSU NOVÉ GENERACE MODELU 3008, KTERÁ DO SEGMENTU C-SUV PŘINÁŠÍ KROMĚ JINÉHO STYLU I MNOHO REVOLUČNÍCH NOVINEK VE VÝBAVĚ.**

Peugeot 3008 ve své nové podobě se poprvé veřejnosti představil už na pařížském autosalonu spolu s větším sedmimístným modelem 5008. Na nové platformě EMP2 tak vznikla zcela odlišná podoba vozu, než jaký jsme pod označením 3008 v salonech francouzské značky potkávali dosud. Celkem 4,45 metru dlouhá, 1,84 metru široká a 1,62 metru vysoká novinka chce zaujmout už na první pohled a určitě se shodneme na tom, že tvary druhé generace francouzského crossoveru, který nyní výrobce řadí mezi SUV segmentu C, nemají s jeho první podobou nic společného a také uvnitř je až na počet míst i dveří všechno jinak. V každém případě ale nabízí daleko více místa pro pětičlennou posádku a jejich zavazadla.

Už z příložených fotografií si jistě uděláte názor na nový designový jazyk posledních peugeotů sami, podle mě za atraktivními tvary stojí jednoduše tažené silné linie v kombinaci s libivými detaily, jako jsou přední a zadní světlomety vybavené LED technikou. Peugeot se tak vizuálně jednoznačně posouvá k luxusnějším vozům, tedy třeba k mercedesům, proto to přirovnání v titulku.

Uvnitř vás určitě zaujme tvar a zpracování přístrojové desky, zajímavé je kupříkladu elegantní pianové ovládání multimediálního systému či volič šestistupňové samočinné převodovky EAT6 a skutečným překvapením pro řidiče je nové ztvárnění i-Cocpitu. Za dvoustraně zploštělým volantem (tentokrát i nahoře) se nachází přístrojová kaplička, ve které se nachází jediný osmipalcový displej

s pěti režimy zobrazení, mezi kterými řidič jednoduše volí otočným tlačítkem na pravé příčce volantu.

Nová 3D navigace s dotykovým displejem o velikosti 12,3 palce (vyvíjena společně s TomTomem) má dobré zobrazení a stejně jako ostatní funkce infotainmentu je ji možno snadno přepnout pomocí tlačítka pod středovým displejem. Klaviatura ovládání (tzv. amplify button) zahrnuje ovládání ventilace, nastavení jízdních režimů, telefonu a audia (za příplatek skvělý hi-fi systém Focal s deseti reproduktory). Kvalita zpracování přístrojové desky také potěší, i když slícování některých plastových částí by mohlo být těsnější. Přesto se dá celá přístrojová deska označit za jednu z nejpodařenějších v historii značky vůbec, alespoň na první pohled se tak jeví. Ve voze přibyl mnoho inovativních prvků. U nejlépe vybavených modelů počítejte s přednázorovým systémem (ADAS), jenž zahrnuje sledování mrtvého úhlu, adaptivní tempomat a aktivní brzdění.

Co se týče místa uvnitř, čtveřice dospělých si zaručeně nebude na nic stěžovat (prostoru pro nohy i hlavu je tu dost), snad jen cestující sedící vzadu uprostřed se musí přece jen trochu uskrovnit. Vůz v interiéru nabízí 22 litrů odkládacích prostor a schránek. Zavazadlový prostor narostl oproti předchůdci o 88 litrů na celkových 591 litrů. Dobrý přístup do něj zajišťuje zadní výklopné víko.

Francouzská novinka se bude dodávat výhradně s pohonem předních kol (v budoucnosti bude čtyřkolka spojena s hybridním pohonem). Pro zlepšení záběrových vlastností v lehkém terénu však



VNĚJŠÍ I VNITŘNÍ DESIGN  
NOVÉ 3008 PŘINÁŠÍ  
MODERNÍ STYL A NOVOU  
VÝBAVU. PEUGEOT  
NA NĚJ HODNĚ SÁZÍ  
TAKÉ V ČECHÁCH



MULTIFUNKČNÍ VOLANT JE ZPLOŠTĚLÝ I SHORA. DÍKY TOMU JE PŘES NĚJ LÉPE VIDĚT ZCELA NOVĚ KONCIPOVANOU PŘÍSTROJOVKU ▶



výrobce dodává funkci Advanced Grip Control, která obsahuje celoroční obutí a trakční kontrolu a asistenta pro sjezd z prudkého kopce (HDC). V nabídce pohonných agregátů bude buď jeden ze dvou přeplňovaných zážehových čtyřválců s objemy 1,2 a 1,6 litru nebo se 1,5 tuny těžký vůz spoléhá na služby oblíbenějších turbodieselů 1,6 HDI či 2,0 HDI. A pokud by vás zajímalo tažení přívěsu, vězte, že

ZVUKOVÝ ZÁŽITEK UVNITŘ VOZU UMÍ UMOCNIT PŘÍPLATKOVÝ AUDIOSYSTÉM FOCAL, TAKÉ LZE POŘÍDIT ČALOUNĚNÍ ALCANTAROU ČI OTEVÍRATELNÉ SKLENĚNÉ STŘEŠNÍ OKNO ▼



nejméně utáhne tříválec spojený se samočinnou převodovkou (brzděný přívěs o hmotnosti 1 100 kg). Naopak nejlépe je na tom špičková verze 2,0 BlueHDI EAT6, která si poradí s brzděným nákladem o šest set kilo těžším.

A také moje první jízdní zkušenost se týkala hned toho nejlepšího, co Peugeot v modelové řadě 3008 nabízí. Jako první jsem k jízdě dostal špičkovou verzi GT s výkonným dvoulitrem BlueHDI pod kapotou a dvoubarevným lakem, kůží a dřevem uvnitř. Mimo to jsou standardem čelní LED světla nebo unikátní chromová maska chladiče. Vzadu se objevuje dvojice rozměrných koncovek výfuku (nejspíše falešných) a lehce přifouknuty byly také blatníky, které objímají devatenáctipalcová litá kola s pneumatikami o rozměru 235/50. Tato špičková specifikace se základní cenou 850 tisíc korun má výkon 180 koní, jejichž přenos na přední nápravu se výhradně stará šestistupňový automat, což je pro 1,5tunový crossover dostatečné. Svědčí o tom nejen nejvyšší rychlost přes 200 km/h ale i zrychlení z 0 na 100 km/h za devět sekund.

Vrcholný model s maximální výbavou se ukázal v tom nejlepší světle. Tedy pokud nehodláte s tímto atraktivním SUV sportovat, ale spíše pohodlně cestovat s rodinou. Ne že by se nejsilnějším motoru nebo samočinné převodovce do rychlých přesunů nechtělo, podvozek a brzdy mají své limity. Charakter tlumení se dá označit spíše jako komfortní a příčné nerovnosti nebo terénní zlomy poznáte podle houpavého chování přidě po jejich přejezdu. Na druhou ▶

ZÁKLADNÍ BENZINOVÝ  
PŘEPLŇOVANÝ TŘÍVÁLEC NENÍ  
PRO 3008 OSTUDOU, HLAVNĚ NE  
VE MĚSTĚ

► stranu při poklidnějším cestování zbytek posádky ve voze plavnější podvozek ocení hlavně na dálnici, kdy dá minimálně znát použití devatenáctipalcových kol. A spotřeba? Zhruba stokilometrový okruh po klikatých silničkách a dálnicích v okolí italské Boloně jsem ujel s úbytkem nějakých osmi litrů naf-ty ze šedesátilitrové nádrže. Ta bude při troše plynulosti na dlouhých trasách stačit na tisíc



převodovkou jsem byl hodně zvědav, přičemž jsem už jezdil se stejnou motorizací v kombi 308 SW, kde nedělá žádnou ostudu, takže jsem zásadní problém nečekal ani u SUV, která váží o pouhých sto kilogramů více. Pravda, charakteristický zvuk tříválce se pod přední kapotou zvláště za studena neztratí, dobré zpřevodování ale dokáže využít omezený potenciál tohoto motoru velmi dobře. Slušný

JÍZDNĚ JE NOVÁ 3008 VELICE PŘÍJEMNÝM SPOLEČNÍKEM PRO VAŠI RODINU, MŮŽE ZA TO I JEHO NÍZKÁ HMOTNOST 1,3–1,5 TUNY. NA OPRAVDU OSTROU SPORTOVNÍ JÍZDU VŠAK RADĚJI ZAPOMEŇTE STEJNĚ JAKO ALESPOŇ PROZATÍM NA POHON VŠECH KOL



kilometrů. Bohužel všechny turbodiesely Peugeotu 3008 mají i nádrž na močovinu, kterou musíte dolévat po každých 7 000 kilometrech.

Pokud se vám špičkové provedení Peugeotu 3008 líbí, ale skoro milion korun se vám přeci jen zdá moc, pak vězte, že součástí nabídky časem bude také její levnější klon. Tedy výbava GT Line, kterou je možné osadit jakoukoliv motorizací s výjimkou zmíněného dvoulitru a 1,6litrového turbodieselu o výkonu 100 koní. Jedinou změnou oproti skutečnému GT je přitom nahrazení 19palcových kol 18palcovými.

Další testovací okruh jsem absolvoval s třítisíceosmičkou z opačného spektra nabídky, takže s tříválcem pod kapotou. Na skoro o polovinu levnější 3008 1,2 PureTech s manuální pětistupňovou

točivý moment 230 Nm, který máte k dispozici už při 1 750 otáčkách za minutu, dává malému motoru šanci uspět hlavně při rozjezdech na křižovatce a rychlostech do nějakých 120 km/h. Pak už je to spíše o udržování povolené rychlosti mimo město. Spotřebu lze přitom držet na nějakých sedmi litrech bezolovnatého benzínu.

Peugeot je velmi pyšný na svůj nový produkt a chce vyrábět ročně na tři sta tisíc kusů této novinky. Základní cena Peugeotu 3008 je na českém trhu 510 000 korun (verze 1,2 Active), výše zmíněná GT line a špičková stojí nejméně GT 895 tisíc. Zdejší dovozce chce ročně prodávat minimálně dvojnásobný počet vozů tohoto modelu, než dosahoval u jeho předchůdce. ◀

## Technické údaje



Typ		1,2 PureTech	1,6 THP	1,6 HDI	2,0 HDI 150	2,0 HDI 180
Motor		zážehový tříválec	přeplňovaný zážehový čtyřválec	přeplňovaný vznětový čtyřválec	přeplňovaný vznětový čtyřválec	přeplňovaný vznětový čtyřválec
Největší výkon	kW/k	96/130	121/165	88/120	110/150	133/180
Největší točivý moment	Nm	230	240	300	370	400
Nejvyšší rychlost	km/h	188	191	195	207	207
Zrychlení z 0 na 100 km/h	s	10,8	8,9	11,2	9,6	8,9
Kombinovaná spotřeba paliva	l/100 km	5,1	5,7	4	4,4	4,8
Pohotovostní hmotnost	kg	1 325	1 345	1 375	1 500	1 540

Všechny údaje platí pro verzi s manuální šestistupňovou převodovkou (kromě 2,0 HDI 180)