



Vetřelec

Francouzská kuchyně není špatná, jen vyžaduje delší přípravu. U automobilky se lvem ve znaku se model 3008 dočkal náležitě péče a pozornosti, což se samozřejmě podepsalo na výsledném produktu. Pak už stačilo vzít osvědčené postupy, přidat koření, nové suroviny a vše aplikovat na větší 5008. A jak se francouzské roubování povedlo?

Autor: **Petr Šíkl** Foto: **Vojtěch Zíkmund**



PEUGEOT POSLEDNÍ DOBOU produkuje velmi zajímavá auta, která dávájí smysl zejména na evropském trhu. V březnu zkoušená 3008 GT toho byla jen důkazem. Bez absence pohonu všech kol se vloudila do kategorie SUV a dokázala všechny v redakci přesvědčit o svých kvalitách a konkurenceschopnosti. Vůz netrpěl prakticky žádným výraznějším nedostatkem a ostatní v segmentu převyšoval atraktivní vizáží a originálním pojetím.

Na modelu 3008 si v zemi dobrého vína a levandule vyzkoušeli, že odklon od MPV k trendy segmentu cross-over/SUV je správný krok. Větší 5008 tak potkat stejný osud. Z rodinného velkoprostorového vozu se mávnutím kouzelného proutku stal automobil, který můžete směle postavit vedle Škody Kodiaq. Francouzský zástupce působí svěžeji. Přestože nenabízí pohon všech kol, je v celé řadě ohledů srovnání s mladoboleslavským sokem namístě (a to nejen po stránce velikosti).

Do testu dorazilo vrcholné provedení GT slibující nadmíru bohatou výbavu, slušnou dynamiku nebo maximálně atraktivní vzhled. Při pohledu z boku vynikne nejlépe velikost 5008 a nezaměnitelné proporce tvořené dlouhým rozvorem, nízkou siluetou umocněnou chromem a oplastováním. Předí dominuje již tradiční maska se znakem lva uprostřed, doplněná po obou stranách přimhouřeným výrazem výrazně vykousnutých světlometů, které u verze GT dostanete vždy v plně diodovém provedení.

Praktickým prvkem, který normálně nevnímáte a oceníte ho až v momentě, kdy ho u jiného vozu nemáte, je hrana dveří přesahující prahy. Díky tomu si neušpiníte kalhoty nebo šaty. Zajímavým detailem jsou ostřikovací trysky integrované přímo do stíracích lišt, což vede k rovnoměrnému omývání čelního skla.

**Předchozí generace
5008 nebyla vůbec
špatná, novinka je
ovšem zase o kus dál**



Dlouhé zadní dveře přispívají k lepšímu nastupování na zadní sedadla, která se mohou oproti předchozí generaci pochlubit dvojitou porcí podélného prostoru. Každé z trojice sedadel v druhé řadě můžete podélně posouvat, nastavovat u něj sklon opěradla či úplně vyjmat z vozu. Variabilita je naprosto ukázková, horší je to s poskytovaným komfortem. Jednotlivá sedadla ocení zejména titěrnější osoby, které si nebudou stěžovat na krátké, úzké a nízko uložené sedáky či na krajní pozice nalepené na dveře. S dvojicí standardně dodávaných sedadel v třetí řadě (u verze GT) je možné v případě potřeby zatočit po svém. Lze je sklopit do podlahy a vozit s sebou nebo je můžete jednoduše vyjmout z vozu a nechat v garáži. Manipulace s nimi je lehká a nezabere příliš času. Cestující v druhé řadě jsou ochuzeni o možnost regulace teploty klimatizační soustavy, nastavovat mohou pouze intenzitu proudění vzduchu.

Za elektricky nastavitelné sedadlo s masážní funkcí a vyhříváním je nutné si připlatit 37 tisíc korun. Získáte ovšem křesla, která vás budou rozmazlovat plně elektrickým seřizením, možností nastavení délky sedáku, masážními funkcemi nebo vyhříváním. Pokud se nespokojíte s kombinovaným čalouněním Alcantarou, existuje možnost připlatit si 54 tisíc za kožené čalounění Nappa.

Základní objem zavazadelníku činí 780 litrů, a to v případě vyjmutí dvojice sedadel v třetí řadě. Pokud je chcete vozit s sebou, počítejte s objemem 702 litrů. Když ovšem vyjmete i sedadla v druhé řadě, získáte využitelný objem 1940 litrů. Víko zavazadelníku můžete otevřít efektivně kopnutím nohy pod nárazníkem, bude vás to ovšem stát 12 tisíc korun. To není nic proti tomu, že vyšší osoby (nad 182 cm) budou vždy upozorněny ranou pátými dveřmi na jejich přítomnost. ➤



PŘIZPŮBÍM SE

Přístrojovou kapličku si můžete přizpůsobit k obrazu svému. Toto řešení je budoucnost, kterou Peugeot zvládl znamenitě a nemusí se za ni stydět.

PLOŠTICE

Menší průměr volantu ani zploštění věnce na dvou místech překvapivě při řízení nevadí. Na volant si lze poměrně rychle zvyknout. Sázka na styl a originalitu se prostě nezapře.

KONCERT

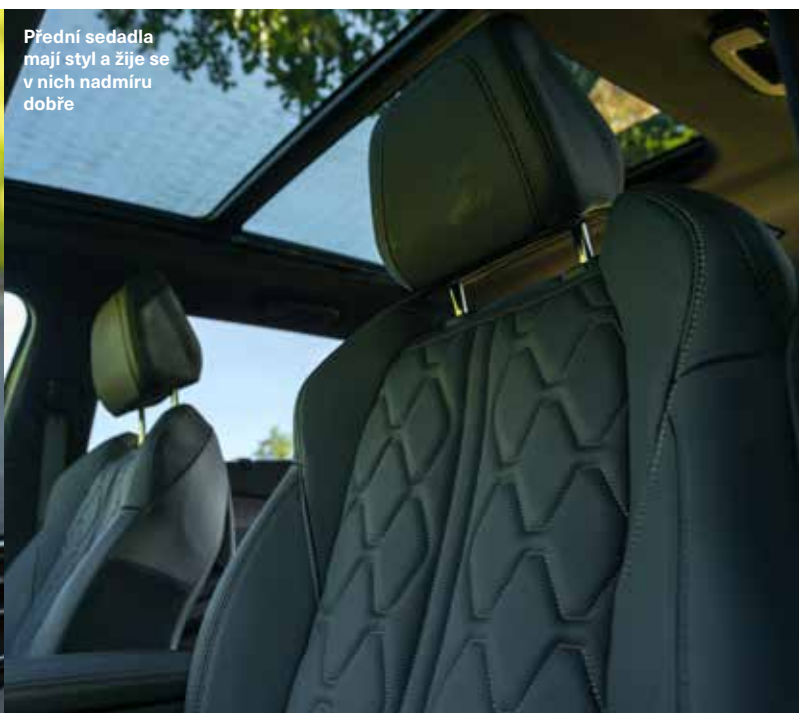
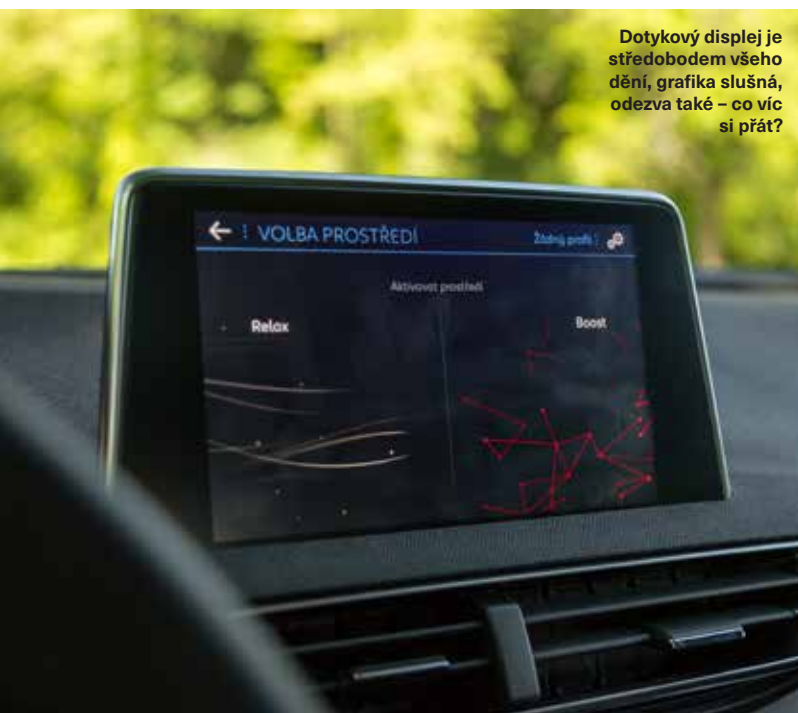
Palubní deska nešetří nápady a sedmičlenná klaviatura slouží k rychlému přístupu do důležitých menu dotykové obrazovky toho je jen důkazem. Svůj starý klavír už nepotřebujete, tady si zahrajete i bez not.

BACK TO FUTURE

Netradiční tvar voliče automatu je futuristickou záležitostí, která se ovládá překvapivě snadno a intuitivně. Sportovní režim dieselu se aktivuje samostatným tlačítkem.

Dotykový displej je středobodem všeho dění, grafika slušná, odezva také – co víc si přát?

Přední sedadla mají styl a žije se v nich nadmíru dobře





V hlavní roli i-Cockpit

Peugeot rozvíjí používaný i-Cockpit, který podle něj přináší ideální rozmístění ovládacích prvků. V praxi to znamená vysoko usazený přístrojový štít a nízko umístěný volant s malým průměrem věnce. Tak malým, že se mi nechtělo věřit, že v ruku držím volant od auta. Středovému panelu vévodí dotykový displej. Pod ním zůstalo místo na ventilační otvory, pod kterými se ukrývají dvě řady páčkových spínačů. Tlačítka se ovládají funkce zábavního systému, vpravo zbylo místo pro výstražná světla. Dole jsou pak základní volby pro klimatizaci. Je dobře, že na rozdíl od modelu 308 není nutné právě třeba klimatizaci nebo audiosoustavu ovládat pouze z dotekového displeje.

Na rozmístění jednotlivých ovladačů jsem si zvykl velmi rychle, přičemž mi vadilo jen pár drobností. Tak například systém start-stop se vypíná pomocí dotykové obrazovky, kdy je nutné provést celkem tři úkony. Po nacvičení to jde rychle, ale mě vypínání tohoto nesmyslného (ač u 5008 GT dobře fungujícího) systému prostě a jednoduše otravuje. Stejně tak vám radím nepřiplácet si přes třicet tisíc za panoramatickou střechu, která akorát snižuje využitelnou výšku kabiny.

Stejně jako u 308 je zde možné přizpůsobovat obsah přístrojové kapličky vlastním potřebám a zvyklostem. Displej nahrazuje analogové budíky a umožňuje volit z několika režimů zobrazení. V osobním profilu si můžete nastavit, zda se chcete dívat na otáčkoměr, rychloměr nebo mapu navigace. Vše je hezky animované a v každém případě je patrná sázka na efekt. Dokonce i grafické výstražné varování před srážkou s jiným vozidlem vám Peugeot dopřeje v animované podobě. Oproti například 308 zde nehrozí v takové míře zakrytí virtuálních přístrojů věncem volantu, který je miniaturních rozměrů a jeho zploštění je otázkou vkusu.

Velkou pochvalu zaslouží ve Francii za otočný ovladač hlasitosti, který mi u menších modelů chyběl nejvíce. Skvělým počinem je sedmero kláves sloužících k rychlému přístupu k menu rádia, klimatizace, navigace atd. Nad spínači a klasickými ovladači kdekdo ohrohuje nos, jejich použití v praxi je však pro řadu řidičů mnohem praktičtější a hlavně bezpečnější než dotykové klikání snižující pozornost. ➤

▲
Simulovaná
přístrojová kaplička
začíná být u dražších
modelů standardem.
Provedení od
Peugeotu není vůbec
špatné

No není
dost
trendy
a cool?



🔍 ZOOM

I na tomto modelu francouzská automobilka ukazuje své futuristické představy, které přetavuje do reality. Řidič se za jeho volantem ocitne v budoucnosti, když si může nejen měnit zobrazovaný obsah v přístrojové kapliče, přizpůsobovat a nastavovat vůz ke svému obrazu, ale také umí například útočit na čichové smysly (měnit vůni osvěžovače). A je jasné, že toto je ukázka toho, jak se nám rychle mění požadavky na výběr nového auta.

STŘÍKEJTE POTAJÍ

Ostřikovací trysky stěračů jsou integrované přímo do stíracích lišt, což šetří kapalinu, vede k rovnoměrnému a intenzivnímu omývání čelního skla. Žádné proudy ostřikovací kapaliny, vše v tichosti a klidu.

NEZAMĚNITELNÝ KABÁT

A že karoserie 5008 nebyla dříve dost sexy? To již neplatí. Ve Francii se činili a zdobili – na atraktivní kabát nasadili celou řadu ozdobných lišt a celý vůz zalili chromem. A výsledek předčil očekávání. Novinka se lvem ve znaku působí majestátně, zejména její zadní partie dávají tušit, že se do kabiny vejde sedm pasažérů.



COOL DEVATENÁCTKY

V zemi levandule, koňaku a vína moc dobře vědí, že čím větší kola obouváte, tím lépe vůz vypadá. Zkoušený exemplář dostal devatenáctipalcová litá kola, která úspěšně vyplňují podběhy. Zaškrtnete-li volbu jízdních režimů (Advanced Grip Control), smííte se s osmnáctkami.

INZERCE

Po jízdě doporučujeme
tmauý speciál
Svijanská Kněžna 13 %

Svijany
Kucherský pivovar
F164

www.pivovarsvijany.cz

➤
Dvojici sedadel v třetí řadě dostanete vždy, nemusíte je ale vozit s sebou, jdou vyndat z vozu



Pouze verze GT má plně diodové světlomety ve standardu, na poměry LED svítí obstojně

Lví udatné srdce

Zkoušená verze GT sází na jedinou pohonnou jednotku – vznětový dvoulitr BlueHDi o výkonu 180 koní, spojený s automatickou převodovkou. Diesellový původ dvoulitrového srdce poznáte zejména při akceleraci pod maximálním tlakem, kdy se zpod kapoty line vznětové nýtování. V nejčastěji využívaných otáčkách je situace o poznání lepší a posádka vnímá maximálně jemný svist turbodmychadla.

Futuristicky ztvárněná páka automatické převodovky mě překvapila netradičním tvarem, ale hlavně snadným ovládáním. Jedná se o pulzní volič, který elektronicky ovládá klasický hydrodynamický měnič. Parkovací poloha se vybírá tlačítkem, což je maximálně snadné a komfortní. Stejně tak pomocí tlačítka volíte manuální režim, přičemž samotné řazení se provádí pádky pod volantem. Kromě toho tu je tlačítko sportovního režimu, kdy zvuk dieselu zjadrní a působí až nepřirozeným dojmem.

Samotná planetová převodovka řadí jemně a téměř nepoznatelně. Oproti dvouspojčkovým skříním ji nenachytáte při škubnutí, na druhou stranu občas děle přemýšlí. Své největší přednosti ukazuje na dálkových plavbách, kdy její ležérní sevření přispívá k naprosto pohodlnému pohybu.

Spotřeba je zhruba o litr vyšší než u 3008 GT, což není tak strašné a plně odpovídá rozdílům v proporcích i hmotnosti. Jezdit za sedm považuji stále za dobré.





Překvapivě hbitý atlet

Peugeot 5008 dostanete obutý do devatenáctipalcových litáků, v případě přepínače jízdních režimů Grip Control jsou to pak o palec menší pneumatiky. Ani v jednom případě se nejedná o nízkoprofilové slupky, proto se nemusíte bát nerovností. Ty Peugeot zvládá překvapivě dobře, přesto úplně nejlépe jezdí po hladkém povrchu, kdy se vůz téměř vznáší nad vozovkou. Rychlost je za jeho volantem pomíjivá jako pára nad hrncem. Často se tak přistihnete, že jedete o dost rychleji, než dovolují předpisy. Vyšší posed, skvělý výhled, dobře nastavený podvozek a dobré odhlučnění – to vše vede ke spokojenosti řidiče i posádky.

Tak nějak jsem od většího Peugeotu očekával, že nebude tak hbitý jako jeho menší provedení. Hned první kilometry strávené za volantem mi daly jasnou odpověď, jak velký předsudek mě ošálil. 5008 působí překvapivě hbitě, s nevídanou ochotou zatáčí a částečně popírá své proporce. Nedotáčivost je ta tam, elektronika mlčky číhá v pozadí a 5008 se skládá do zatáček s chutí. Schopnost rychle reagovat na pokyny volantu jeblesková a trakce v běžných podmínkách obdivuhodná. Aktivovat stabilizační systém znamená disponovat pořádnou kuráží, v běžném provozu musí jít o doopravdy krizovou situaci, například nečekaný rychlý vyhýbající manévr, kdy se karoserie výrazněji nakloní a dochází k přesunu hmotnosti.

◀
Okolí je moc dobře informováno, že jste utratili své peníze za vrchol nabídky

Extrémně malý volant přispívá ke strmosti řízení. Často si tak můžete připadat jako piloti formule. Vše je naprosto v pořádku do doby, než okusíte rozmáčenou okresku. Na té se negativně projeví kombinace jednoduché vlečené nápravy a obrovských devatenáctipalcových kol, která nejsou schopna držet se vozovky a mají tendence létat jako piloti v Redbull race. Tlumiče v tomto okamžik házejí flintu do žita a jen přihlížejí záletům zadních kol a bouchání jednoduché nápravy. Naprosto jiná situace panuje na dálnici, kde je král zvířat stabilní, tichý a maximálně pohodlný. Dieselové srdce se jen ležérně převaluje a jízda utíká nezvykle rychlým tempem za doprovodu překvapivé akustické pohody. V 5008 v běžných cestovních rychlostech nepoznáte hluk od kol ani neokusíte neduhy aerodynamického svistu karoserie.

Na dálnici a při vysokých rychlostech je lviče stabilní, má dostatek síly na opětovné nabírání rychlosti a nic nebrání bleskovému přeletu Německa. Při plném obsazení nemusí být dynamika tak růžová, konkurence však na tom není lépe.

Brzdy fungují skvěle, dokonce přesně cítíte, kdy pneumatiky přestávají snášet tlak na brzdový pedál. V momentě, kdy nastoupí ABS, je zpomalení naprosto ukázkové, před neryje čumákem do asfaltu a stabilita je účtyhodná. ✖

**Trojice svítících drápů
je jasným poznávacím
znaméním šelem**



VERDIKT

Peugeot 3008 GT mě hodně překvapil a z celkového hodnocení si odnesl čtyři hvězdičky, což vzhledem k absenci pohonu všech kol můžeme považovat za naprosto skvělý výsledek. Umění zkracovat dojezdové vzdálenosti mu šlo naprosto fantasticky a celkové odvážné pojetí mu slušelo. A to samé platí i v případě větší 5008, zaměřující se na početnější rodiny. Peugeot 5008 je svéráznou interpretací rodinného vozu bez terénních ambicí, zaměřující se na specifickou klientelu toužící po výstřednosti a příliš neřešící finance. Z mého hodnocení si ovšem odnáší o půl hvězdičky nižší skóre, jelikož je pouhým klonem menšího modelu.

XXXXXX

3,5/5

PEUGEOT

5008 GT 2.0 BlueHDi EAT6



PŘEVODOVKA

šestistupňová
automatická převodovka,
pohon všech kol



MOTOR

přepíňovaný
vznětový čtyřválec,
1 997 ccm



ŠÍŘKA

1 905 mm

DĚLKA

4 641 mm

VÝŠKA

1 646 mm

CENA

945 900 Kč

ZÁKLADNÍ CENA

1 062 000 Kč

TESTOVANÝ VŮZ

VÝKON/TOČIVÝ MOMENT

180 koní

3 750 ot/min

400 Nm

2 000 ot/min

ZRYCHLENÍ 0-100 km/h



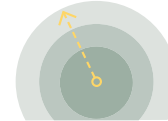
9,1 s

MAXIMÁLNÍ RYCHLOST



211 km/h

DOJEZD



1 166 km

SPOTŘEBA l/100km



oficiální test
4,8 7,0

HMOTNOST



2 280 kg

EMISE CO₂



124 g/km

KONKURENCE

Ford
S-Max



Škoda
Kodiaq



Renault
Koleos

