

Peugeot 3008 GT

KING OF THE SUV?

Už nestačí mít SUV, módou je pořizovat si odvozené deriváty s drsným, sportovně se tvářícím výrazem. Tak například Peugeot z původního modelu 3008, který sázel na rozmach MPVéček, udělal SUV a ještě jej opepřil verzí GT Line a GT. A určitě nezůstane jen u nich, očekávat můžeme příchod daleko ostřejšího klonu GTi. Uvidíme. Teď se ale pojďme podívat na Peugeot 3008 GT, který francouzská automobilka prezentuje jako samostatný model.

Text: Petr Šikl Foto: Vojtěch Zikmund





STATUT LVA je ve zvířecí říši neochvějný. Podobně se chová i francouzská automobilka se lvem ve znaku, která to dává poslední dobou hodně najevo a snaží se nové modely posouvat k prémiovému segmentu. Model 3008 je toho jen důkazem. Kdo jiný by si dovolil ve třídě středních SUV nabízet automobil bez možnosti pohonu všech kol s poměrně sebevědomou cenovkou? Je podivné, ale lev to má zřejmě dobře propočítané a novince věří.

První generaci modelu 3008 jsem neměl rád. Dvakrát jsem v ní musel absolvovat více než tisíc kilometrů na jeden zátah a po pravdě to nebylo nic extra příjemného, na co bych chtěl vzpomínat. K mému dojmu přispíval také design karoserie. Ta na mě působila zavalitým dojmem a nikdy jsem barokním tvarům nepřišel na chuť. Oproti tomu druhá generace je z naprosto jiného soudku. Jak už víte z úvodu, z podivného MPV se stalo SUV, což je vzhledem k rostoucí popularitě těchto vozů vcelku logický krok. A že nemá pohon všech kol? A komu to vadí? Stejně každý s „eSUVéčký“ jezdí výhradně po asfaltu. Navíc sama automobilka tvrdí, že pohon 4x4 je přežitkem, a neuspokojeným zákazníkům plánuje nabídnout hybridní verzi, kde elektromotor bude roztáčet zadní kola.

Aktuální 3008 stojí na odzkoušené platformě EMP2 (používá ji model 308) a na zákazníky útočí naprosto originálním vzhledem. Na atraktivně pojatém kabátě vyniká celá řada detailů. Povedenou téměř kolmou masku doplňují výrazné světlomety s ostrým členěním, kterým nechybí dlouhý pás LED diod pro denní svícení. Boční profil snižuje efekt černého lesklého lakování dokonale maskující „C“ sloupek. Tím se střecha opticky sportovně svažuje a celkově působí velmi efektivně. Stejně dobře je na tom záď s brzdovými světly připomínající tři našikmo postavené cihličky nebo tři světelné zářezy od drápů lva. Záleží, co chcete vidět. Osobně považuji kabát 3008 GT za vydařený a nemám s ním sebe-menší problém, a to bych si nemusel ani připlácet třicet tisíc za dvoubarevné provedení. ➤

♥
Téměř nekonečný světelný podpis je umocněn full LED světlomety





**Vidíte ty tři drápy?
O tomto lvu nemůže
být pochyb!**



▲
Když chcete
nejsilnější diesel,
musíte jít do
GT, jinde ho
nedostanete

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 nikdy neušpiníte nohavice u kalhot, což je zejména v zimním období velmi praktické. Potěšily mě také Full LED světlomety. Ty v provedení GT získáte vždy, u běžné 3008 si za ně musíte připlatit 32000 Kč, navíc jen v nejvyšší výbavě Allure. V prvních dvou výbavových stupních si je potřeba vystačit s halogenovými světlomety s diodami pro denní svícení.

Návrat z budoucnosti: i-Cockpit

Jestli 3008 vypadá zvenku originálně až futuristicky, tak vězte, že uvnitř je to stejné jako v kokpitu vesmírného korábu. 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 rukou 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 dotykového displeje. ➤



Vyhřívání,
plně elektricky
nastavitelné
křeslo vás
dokonce
namasíruje





Z ošklivého barokního
káčátka vyrostlo
krásné originální lvíče

VIRTUAL I-COCKPIT

Přístrojová kaplička tvořená dvanáctipalcovým displejem byla ještě nedávno výsadou jen vozidel s olympijskými kruhy. Francouzské provedení nenechalo nic náhodě a může se po všech stránkách rovnat konkurentům z Německa. Jedinou píhou na kráse je věnec volantu, který v ideální poloze zakrývá část displeje.

SPORTS BUTTON

Tlačítko Sport aktivuje dynamický režim – dojde ke zrychlení odezvy motoru na sešlápnutí plynového pedálu, ztuhne přeposilované řízení a jadrněji se zbarví zvuk dieselu.

TOUCH THE TABLET

Palubní deska nejspíše ulítla ze sci-fi filmu. To ovšem nic nemění na přítomnosti osmipalcového dotykového displeje, který uzavírá středový panel, mírně natočený k řidiči. Díky čistotě designu se některé věci nastavují výhradě skrz „dotykáč“ (např. teplota klimatizace), což nemusí být každému po chuti.

Tohle není německý interiér prémiové automobilky, tohle je Peugeot v novém podání

WELCOME TO THE FUTURE

Prohnutý volič automatu je jako z jiného světa. V praxi se jedná o pulzní volič, který elektronicky ovládá klasický hydrodynamický měnič. Joystick padne skvěle do ruky a rychle si na něj zvyknete.



Na rozmístění jednotlivých ovladačů jsem si zvykl velmi rychle, přičemž mi vadilo jen pár drobností. Tak například systém start-stop se vypíná pomocí osmipalcové dotykové obrazovky, kdy je nutné provést celkem tři úkony. Po nacvičení to jde rychle, ale mě vypínání tohoto nesmyslného (ač u 3008 GT dobře fungujícího) systému prostě a jednoduše otravuje. Stejně tak vám radím nepřiplácet si přes třicet tisíc za panoramatickou střechu, která jen snižuje využitelnou výšku kabiny.

Obsah přístrojové kapličky za volantem si můžete přizpůsobovat obrazu svému. Displej simuluje jednotlivé budíky a umožňuje volit z několika režimů zobrazení. V osobním profilu si můžete nastavit, zda se chcete dívat na otáčkoměr, rychloměr, mapu navigace, hodnoty motoru, údaje palubního počítače, nebo dosažené aktuální přetížení. Vše je animované a sázka na efekt je tím hlavním, co zaujme. Dokonce i grafické výstražné varování před srážkou s jiným vozidlem na řidiče vyskočí v animované podobě. Všechny údaje by měl mít řidič hezky na očích. V praxi právě zde mohou mít někteří řidiči problém. Miniaturní věnec volantu často v ideální poloze zastíní část přístrojové kapličky. Řešením je po-

sun sedadla do nejnižší polohy. V ten okamžik je ovšem volant příliš v klíně a celkový výhled z vozu je horší.

Znameníť se vede 3008 v nabídce prostoru. Oproti předchůdci vůz povyrosl a dokáže nabídnout dostatek místa čtyřem cestujícím a jejich zavazadlům. Za elektricky nastavitelné sedadlo s masážní funkcí a vyhříváním je nutné si připlatit. Získáte tak ovšem křesla, která disponují možností protažení samotného sedáku. Špatné to není ani na zadních sedadlech – dva dospělí a dítě uprostřed budou spokojeni. V oblasti kolen i hlavy se nemusejí omezovat. Odklon od MPV k SUV je zřetelný na faktu, že Peugeot 3008 nenabízí podélné posouvání zadních sedadel ani nastavitelný sklon opěradel.

V kufru potěší polohovatelné dno, které v případě potřeby vyrovnává schod vzniklý po sklopení zadních sedadel. Manipulace s ním ovšem není zrovna jednoduchá, stejně tak vyjímání roletky by zasloužilo při konstrukci více péče. Základní objem zavazadelníku narostl mezigeneračně na 520 litrů (do této hodnoty výrobce ovšem započítává i prostor pod podlahou). V praxi je však nabízený prostor dostatečný a v pohodě postačí na rodinnou dovolenou.

↑
Odvaha francouzské
automobilce
nechybí, to se musí
uznat





Udatné lví srdce

Zkoušená verze GT sází na jedinou pohonnou jednotku – vznětový dvoulitr BlueHDi o výkonu 180 koní spojený s automatickou převodovkou, kdežto u varianty GT Line můžete volit mezi dvoulitrem BlueHDi o výkonu 150 koní nebo přeplňovanou šestnáctistovkou THP disponující výkonem 165 kW. Úplně největší výběr se naskytá u běžné 3008, kde nabídka pohonných jednotek začíná u třívalcové dvanáctistovky Puretech a končí u šestnáctistovky BlueHDi. Z toho jasně plyne, že pokud toužíte po dieselovém dvoulitru, musíte jít do GT Line nebo testovaného GT.

Zkoušený zatím nejvýkonnější agregát je trochu hlučnější a svůj původ prostě nezapře. Zejména při akceleraci pod maximálním tlakem se ozývá zpod kapoty až hysterické vznětové nýtování doplněné o mírné dunění. Nic strašného to není, protože jezdit neustále s plynem na podlaze nikdo nebude. Ve středních otáčkách je situace o poznání lepší a posádka vnímá maximálně svist turbodmychadla.

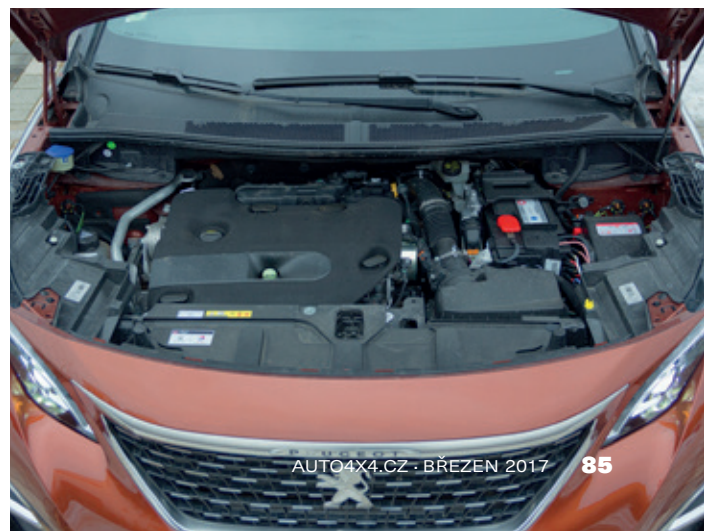
Futuristicky ztvárněný volič automatické převodovky mě překvapil snadným ovládáním. V praxi se totiž jedná o pulzní volič, který elektronicky ovládá klasický hydrodynamický měnič. Parkovací poloha se vybírá tlačítkem, což je snadné a komfortní. Stejně tak pomocí tlačítka volíte manuální režim, kdy je nutné následně řadit pádly pod volantem.

Samotná převodovka řadí jemně a téměř neznatelně. Oproti dvouspojčovým skříním ji nenachytáte při škubnutí, na druhou stranu občas déle přemýšlí. ➤

♥
Peugeot 3008
si s jiným vozem
nespletete – dostal
nezaměnitelný
design



Devatenáctky
nejdou
problém,
bát se jich
nemusíte



🔍 ZOOM

Tohle auto je pohled do budoucnosti. Uživatel si totiž může nejen měnit zobrazovaný obsah v přístrojové kapliče, přizpůsobovat a nastavovat vůz k obrazu svému, ale také měnit například vůni osvěžovače. A takto to v budoucnosti bude. Přizpůsobovat si vůz svým potřebám a zvykům.

UMÍ PŘEKVAPIT

Čím delší čas trávíte za volantem 3008, tím více musíte obdivovat její jízdní schopnosti, umění zkracovat vzdálenost a určitou exkluzivitu. Jako celek funguje tento Peugeot znamenitě. Je vidět, že si Francouzi dali s vývojem tohoto modelu pořádné záležet.

HLUČNĚJŠÍ SILÁK

Dvoulitrový turbodiesel má dostatek síly, s hladce řadicím automatem si skvěle rozumí, a když přijde na věc, nestává se z něj notorik, který by svým hrdlem prolil všechny úspory. Někdy by ovšem mohl být tišší a nemusel by se tolik projevovat.

DVOUBAREVNÉ PROVEDENÍ

Člověk je z toho až blázen – zepředu hnědý, zezadu černý. I tak může vypadat váš Peugeot 3008, pokud zvolíte dvoubarevné provedení karoserie. Jen musíte z kapsy vytáhnout třicet tisíc korun navíc.

KDE JE POHON VŠECH KOL?

Odpověď je jednoduchá. Peugeot považuje pohon 4x4 za přežitek a zákazníkům jeho absence podle dosavadních prodejů nevadí. A komu to vadí, toho uspokojí připravovaný plug-in hybrid s elektromotorem roztáčejícím zadní kola.

SUV bez pohonu 4x4? No a co - komu to vadí?



▲
Jak hodně jsem neměl
předchozí generaci rád,
o to víc „dvojkové“ lvíče
miluji, mrkněte na něj

➤
Kabát 3008 je
atraktivní
a nezaměnitelný
ze všech stran





Tohle lívíce umít
potěšit i české
rodiny, kterým už
tolik neomezuje
jejich zavazadla

Jízda

Peugeot 3008 jezdí fantasticky na hladkém povrchu. Rychlost je za jeho volantem pomíjivá jako pára nad hrncem. Často se tak přistihnete, že na padesátce uháníte devadesátkou, přičemž do té doby nemáte sebemenší pocit viny z porušení rychlostního limitu. Vyšší posed, skvělý výhled, dobře nastavený podvozek a dobré odhlučnění. To vše vede k tomu, že je jízda pohodová. Vůbec špatně si 3008 nevede v zatáčkách i přes počáteční nechuť měnit směr jízdy. Stačí ostřejší pohyb volantem a vůz reaguje bleskově a překvapivě vehementně. Asi mu hlavou proletí, že měl zatočit, a tak to hned dělá s obrovskou razancí. Své dělají široké pneumatiky, které se starají o příslušnou trakci.

Fantastická jízda ovšem končí se začátkem špatné silnice. V přímém směru je situace dobrá, horší je to ale v zatáčce na kombinaci velkého množství výmolů, vyjetých kolejí, nerovností a zvlněného asfaltu. Pokud se lívíce na takový úsek komunikace dostane a pojedě daleko rychleji než běžně, zažijete za jeho volantem krušné chvíle. Elektronika se snaží a vůz chce udržet ve vytyčeném směru, zadní náprava ovšem hází flintu do žita a velká kola v kombinaci s jednoduchou zadní nápravou nedokážou kopírovat povrch vozovky. S lívíčem si tak pěkně zaskáčete a podstatně si zvýšíte dávku adrenalinu.

Na dálnici a při vysokých rychlostech je vůz stabilní, má dostatek síly na opětovné nabírání rychlosti a nic nebrání rychlému přeletu Německa. Na rozdíl od 308 právě zde francouzská automobilka učinila největší pokrok a mně při zdolávání dlouhých kilometrů vrátila radost z řízení, kterou mi předchůdce vzal.

Brzdy fungují znamenitě, dokonce přesně cítíte, kdy pneumatiky přestávají snášet tlak na brzdový pedál. V tomto je 3008 výjimečná. V momentě, kdy nastoupí na řadu ABS, je zpomalení naprosto ukázkové, příd' neryje čumákem do asfaltu a stabilita je úctyhodná. Peugeot tak v poskytování jízdních vlastností dosáhl slušného mezigeneračního pokroku. ✖

Chcete mapu,
klasické, nebo
moderní budíky, či
hodnoty přetížení?
Je to jen na vás



VERDIKT

Peugeot 3008 GT mě dostal uměním zkracovat dojezdové vzdálenosti. To se mu daří naprosto fantasticky. Vnímání rychlosti je potlačeno, řízení snadné a samotná jízda pohodlná. V konečném hodnocení odebíráám půl hvězdičky za absenci možnosti pohonu všech kol (přece jen píšeme o čtyřkolkách, že?) a druhou polovinu hvězdičky za drobné ergonomické přešlapy a chování na špatných silnicích. A vůbec se nebojím model 3008 GT pasovat na krále středně velkých předokolkových SUV s pořádným srdcem. Z nudného předchůdce se totiž vyklubal povedený a uhrančivý nástupce, který si nic nezadá s německou konkurencí a nemá terénní ambice. Bravo. Povahou SUV, duchem GT.

XXXXXX

4/5





PEUGEOT

3008 GT 2.0 BlueHDi EAT6



PŘEVODOVKA

šestistupňová
automatická převodovka,
pohon všech kol



MOTOR

přepíňovaný
vznětový čtyřválec,
1 997 ccm



ŠÍŘKA
1 841 mm

DÉLKA
4 447 mm

VÝŠKA
1 623 mm

CENA

895 900 Kč 986 000 Kč

ZÁKLADNÍ CENA

TESTOVANÝ VŮZ

VÝKON/TOČIVÝ MOMENT

180 koní 400 Nm

3 750 ot/min

2 000 ot/min

ZRYCHLENÍ 0-100 km/h



8,9 s

MAXIMÁLNÍ RYCHLOST



207 km/h

DOJEZD



1 104 km

SPOTŘEBA l/100km



oficiální test
4,8 6,1

HMOTNOST



2 090 kg

EMISE CO₂



124 g/km

KONKURENCE

Renault
Kadjar



Audi
Q3



Mazda
CX-5

