

JÍZDA S NADHLEDEM



JÍZDA S NADHLEDEM



Téměř v plné výbavě, s maximálním výkonem dieselových motorů a 400 newtonmetry vyráží na cesty trojice kompaktních SUV. Ford Kuga a Hyundai Tucson přenášejí velký točivý moment na všechna čtyři kola, jen „mistrovský“ Peugeot se musí spokojit s pohonem předních kol. Mezi konkurenty však díky designu vypadá trochu jako zjevení.



RYCHLÝ PŘEHLED

FORD KUGA 2.0 TDCI AWD:

užitečné zatížení 496 kg, zavazadlový
prostor 0,456 m³, od 1 033 990 Kč

HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDI 4x4:

užitečné zatížení 490 kg, zavazadlový
prostor 0,513 m³, od 784 990 Kč

PEUGEOT 3008 BLUEHDI 180 GT:

užitečné zatížení 452 kg, zavazadlový
prostor 0,520 m³, od 895 000 Kč

SUV na závodním okruhu?
Maximálně na tahání přívěsu
s motokárou.



PEUGEOT: DIGITALIZOVANÉ AUTO S PLOCHOU STŘECHOU



Rozsáhle nastavitelné digitální přístroje, propojení se
smartphonem, integrace aplikací, velký barevný středový displej.
Takto budou vypadat kokpity po několik dalších let.



V kompaktní třídě docela neobvyklé:
přední sedačky s masážní funkcí.



Ovladači se navolí požadované menu a pak už
se jen tuká do displeje.



Praktický detail: zadní opěradlo je dálkově sklopné od pátých
dveří. Po jejich sklopení nevznikne žádný schod.



Zpočátku byla SUV považována za cosi originálního, v poslední době se z nich však už pomalu stává mainstream. Nastává proto čas vydat se opět na cestu individualizace. Velké koncepční inovace však konzervativní trh neocení, jak se přesvědčil třeba Peugeot s předchozí generací 3008, která se tvářila jako van-SUV, tedy hybrid mezi SUV a civilní dodávkou. Narazila na nepochopení. Následovníka tak již Francouzi navrhli podle tradičního vzoru, jen mu dali do vínku plošší střechu a futuristický vzhled interiéru. V tom se liší od konzervativnějších konkurentů, Hyundai Tucson a Fordu Kuga.

Nevypadá sice jako ze Star Treku, rozhodně však nelze tvrdit, že by Ford zanedbal modernizaci. Přepočítal příď a představuje novou luxusní řadu, Vignale. Testovaný vůz byl tedy téměř v maximální výbavě, stejně tak Tucson (Style) a 3008 (GT). Výbava je tradičně silnou stránkou firem z korejského poloostrova, Hyundai má nejdelší seznam prvků výbavy a přitom se chlubí výrazně nejpriznivější cenou.

Peugeot toho na palubě veze skoro stejné množství, boduje hlavně silnou armádou asistentů v rámci standardního balíčku Bezpečnost Plus. S moto-

rem BlueHDi řadí vždy automaticky, ale může mít jen pohon předních kol. Tucson a Kuga naproti tomu posílají svých 400 Nm na všechna kola, řazení však u nich v našem testu probíhá ručně.

3008 TOHO MOC NEUTÁHNE

Protože mají pohon všech kol, což se u kompaktních SUV vidí čím dál méně, jsou Hyundai a Ford vhodní i pro tahání přívěsu. Kuga zvládne 2100 kg (brzděný),

1653 **litrů**
SPOLKNE KUFR
FORDU SE
SKLOPENÝMI
OPĚRADLY. HYUNDAI
ODVEZE 1503 LITRŮ,
PEUGEOT NEJMÉNĚ:
1482 LITRŮ.

FORD: KOMFORTNÍ ODPRUŽENÍ SE SNOUBÍ S DOBRÝM ŘÍZENÍM



Opět musíme pochválit výtečně čitelné přístroje bez odlesků, šikově ukryté v tubusech. A také si opět musíme nějaký čas zvykat na logiku ovládání palubního počítače.



Ovládání infotainmentu se stále zlepšuje, obrazovka je umístěna příjemně vysoko.



Díky výše uchyceným sedačkám budete mít z Kuga dobrý výhled směrem vpřed.



Radost nakládat: nízká hrana, v podstatě rovná ložná plocha, spousta prostoru. Materiály by ale mohly být lepší.

a Tucson dokonce 2200 kg. Tahání je při pohonu předních kol značný hendikep, Peugeot si poradí jen s 1700 kg.

Téma přívěsů už není zdaleka tak aktuální jako v raných dobách SUV, kdy byla schopnost něco utáhnout důležitým argumentem pro nákup. Dnes se počítá spíše celková líbivost a objem zavazadlového prostoru. Tady Ford představí velké rozpětí, při plném obsazení má základní objem nejmenší (456 litrů), zatímco po sklopení sedaček naopak největší (1653 l). Podobně jako v otázce přívěsu se věci mají s užitečným zatížením, Ford a Hyundai odvezou skoro 500 kg, Peugeot smí naložit jen 452 kg. Na druhou stranu sám váží o více než 100 kg méně než protivníci.

PRŮMĚRNÁ VARIABILITA

Když už se bavíme o praktickém využití: ve variabilitě tato SUV na rodinné dodávky hodně ztrácí. V žádném z testovaných vozů nelze vyjmout zadní sedačky ani je posouvat. Sklápění a nastavení sklonu opěradla mají lepší Ford a Hyundai.

Všichni tři konkurenti disponují variabilní podlahou zavazadelníku, Peugeot navíc umí sklápět sedačky i od pátých dveří. Stejně jako u Tucsonu a Kugy vznikne po sklopení rovná plo-

1638 kg

**VÁŽÍ NATANKOVANÝ
PEUGEOT BEZ
POSÁDKY. TO JE
O 122 KG MÉNĚ NEŽ
HYUNDAI A O 114 KG
MÉNĚ NEŽ FORD.**

cha, u Fordu nás však rozčilovala nešikovná páka, kterou se sklápění ovládá.

Podle posledních trendů se páté dveře vyklápějí elektricky, u Tucsonu (stejně jako u Kugy) se dokonce jedná o standardní výbavu. Korejské SUV poskytuje cestujícím nejvíce místa a nejlépe tvarovaná zadní sedadla s dostatkem místa pro nohy i slušnou délkou sedáku. Interiér je spíše tradiční než futuristický a ovladače intuitivní.

Peugeot se ubírá jinou cestou. Relativně plochá střecha omezuje prostor v oblasti hlavy a níže posazené sedačky

se hodně odlišují třeba od vyvýšené pozice ve Fordu. Přístrojová deska s digitálními ukazateli se od konzervativních SUV interiérů posunula někam do kategorie bojových letounů. Konstrukteři dokonce nechali namontovat pod volant pádla udílející pokyny automatické převodovce.

3008 je pojata opravdu moderně a s bohatou multimediální výbavou či spoustou bezpečnostních asistentů získává jen v této kategorii čtrnáctibodový náskok na Tucson.

Problémy však přináší oboustranně zploštělý volant. Pokud je moc nahore, zakrývá část digitálních budíků (pro hnidopichy: ano, je možné přepnout zobrazení na sloupkový diagram), pokud je moc dole, je... zkrátka nepříjemně dole.

Řízení nemá právě hyperaktivní odezvu, ale je poměrně agilní, karoserie se moc nenaklání a ESP reaguje přiměřeně. Větší zvyk už ale vyžaduje kombinace zpětné vazby řízení a vlivu pohonu při zrychlování ze zatáček.

Vývojáři sice nastavili podvozky hodně tvrdě, takže krátké nerovnosti pronikají bez většího tlumení do interiéru, opravdovou živost navzdory tomu nelze očekávat. Pro aktivnější řidičský styl jsou všechny tři vozy moc vysoké

HYUNDAI: TRADIČNÍ SUV, KTERÉ SE NENAPARUJE, ALE UMÍ ZABRAT



Tucson nepodléhá nátlaku pomíjivých módních trendů. Ukazuje se ale, že tradičně pojaté přístroje vlastně vůbec nejsou tak špatné: jsou jasné, přehledné a perfektně čitelné.



Pohon všech kol umí suplovat uzávěrku a nastavit pevný poměr mezi nápravami.



Tady je pohoda: zadní sedadla Tucsonu nabízejí cestujícím nejvíce prostoru pro nohy.



Dobře přístupný zavazadelník má pravidelný tvar, ovšem také nejvýše položenou nakládací hranu.

a hlavně moc těžké, lehčí a nižší kombi-
ky to prostě umí lépe. Koneckonců umí
lépe i pružit, ale to jen tak na okraj.

Nejsportovnější na SUV je jejich ná-
zev, ale Kuga aspoň přináší uspokojivý
kompromis mezi komfortem odpružení
a schopností zatáčet. Nevýhody vysoké
stavby totiž dovede maskovat nejlépe.
Přední kola vyvolávají pocit komunika-
tivnosti, kdy Kuga hbitě reaguje na rych-
lé pokyny volantu. Tucson k žádnému
většímu skotačení vyprovokovat nelze.
Vždy se chová klidně, zrychluje, brzdí
i zatáčí bez výraznějších ambic. Zdánli-
vě. Při jízdních zkouškách totiž proklíč-
koval mezi kužely nejrychleji.

Ale dělá to prostě nenápadně, v tom
je jeho síla. Rozdává klid, neslibuje žád-
nou přehnanou sportovnost, chová se
přesně tak, jak by se SUV v první řadě
chovat mělo. Jako užitékové vozidlo. Po-
hon všech kol umožňuje dokonce na-
stavit stálý poměr mezi přední a zadní
nápravou. Jen ten hůře utlumený pod-
vozek se nehodí k celkově usedlému
dojmu. Stejně jako u většiny ostatních
SUV bychom si přáli, aby se vylepšil
směrem k vyššímu komfortu.

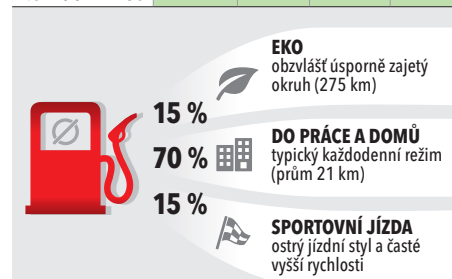
A svůj díl kritiky musí snést i motor.
S 2.0 CRDi sice podává Tucson nejlepší
výkon v testu, ve srovnání s konkurencí
je však trochu žíznivý a na volnoběh ta-
ké poměrně hlučný. Tady ztratil Hyun-
dai poměrně hodně bodů, takže v hod-
nocení vlastností skončil i přes nejnížší
pořizovací cenu, výbornou výbavu i nej-
delší záruku na druhém místě.

NEJNIŽŠÍ SPOTŘEBA

Jako čtyřkolka může Ford Kuga tahat
těžší přívěsy, což jej činí atraktivnějším
pro ty řidiče, kteří potřebují pracanta.
Pohon všech kol je výhodou i při pro-
deji ojetiny, takový vůz pomaleji ztrácí
hodnotu. Při tankování i v autosalonu
však stojí zákazníka více peněz než ➤

MĚŘENÍ SPOTŘEBY

Nafta (l/100 km)				
Ford Kuga 2.0 TDCi	7,5	5,9	7,5	9,2
Hyundai Tucson 2.0 CRDi	7,8	5,8	7,8	9,6
Peugeot 3008 2.0 BlueHDi 180	7,1	5,4	7,1	9,1



TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMĚŘENÉ HODNOTY

Model	Ford Kuga 2.0 TDCi AWD Vignale	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4x4 Style	Peugeot 3008 BlueHDi 180 EAT6 GT
Pohon			
Typ motoru/počet válců	Ř/4	Ř/4	Ř/4
Zdvihový objem	cm³	1997	1997
Nejvyšší výkon	kW (k) při 1/min	132 (180)/3500	136 (185)/4000
Nejvyšší točivý moment	Nm při 1/min	400/2000	400/2000
Přenos točivého momentu	pohon všech kol, šestistupňová manuální převodovka		
Pneumatiky	vpředu/vzadu	235/50 R 18 W Continental Sport Contact 5	235/50 R 19 W Continental Sport Contact 5
Rozměry a hmotnosti			
Pohotovostní hmotnost/užitečné zatížení	kg	1752/498	1760/490
Délka × šířka (se zpětnými zrcátky) × výška	mm	4524 × 1856 (2077) × 1689	4475 × 1850 (2070) × 1650
Rozvor	mm	2690	2670
Průměr otáčení doleva/doprava	m	11,7/11,7	11,2/11,1
Zavazadlový prostor	m³	0,456/1,653	0,513/1,503
Krychlový prostor	malý (mm)	660 × 815 × 960	470 × 870 × 730
	velký (mm)	1540 × 815 × 760	1340 × 870 × 730
Přívěs nebrzděný/brzděný	kg	750/2100	750/2200
Vnitřní šířka vpředu/vzadu	mm	1455/1490	1500/1480
Vnitřní výška vpředu/vzadu	mm	1050/985	1045/975
Prostor pro kolena	mm	725	735
Spotřeba a emise			
Spotřeba v testu	l/100 km	7,5	7,8
ams „eko“		5,9	5,8
ams „do práce a domů“		7,5	7,8
ams „sportovní jízda“		9,2	9,6
Emise CO ₂ v testu	g/km	198	205
Spotřeba (dle ECE)	l/100 km	nafta	nafta
město/mimo město/kombinovaná		6,0/4,7/5,2	7,1/5,2/5,9
Emisní norma		Euro 6	Euro 6
Emise CO ₂	g/km	135	154
Objem palivové nádrže	l	60	62
Dojezd	km	800	734
Rychlost a zrychlení			
Zrychlení	s		
0-80 km/h	5,9	5,7	5,8
0-100 km/h	8,6	8,2	8,8
0-120 km/h	13,2	12,7	12,6
0-130 km/h	15,6	15,1	15,3
0-140 km/h	18,7	17,7	18,2
0-160 km/h	28,2	26	25,5
0-400 m	16,3	16,1	16,3
Pružnost	s		
60-100 km/h	5,1	4,8	5,1
80-120 km/h	7,3	7,0	6,8
Nejvyšší rychlost	km/h	202	201
Brzdné dráhy			
ze 100 km/h, studené brzdy	m	35,9	35,8
ze 130 km/h, studené/zahřáté brzdy		59,1/62,8	58,3/62,4
ze 190 km/h, studené brzdy		87	87
Vnitřní hluk			
při 80 km/h	dB (A)	63	62
při 100 km/h		66	65
při 130 km/h		69	71
při 160 km/h		70	72
Jízdní dynamika			
Slalom 18 m (ASR+ESP zap./vyp.)	km/h	61,0/61,1	30,8/61,3
Dvojitá změna pruhu		120,4/122,6	127,7/128,6
Hodnocení dynamiky			
Rízení (nepřímé/přímé)		◀ ○ ▶	◀ ○ ▶
Nedotáčivost/přetáčivost		○○○●○	○○○●○
Zásahy ESP (konzervativní/sportovní)		○○○●○	○○○●○
Ovladatelnost (snadná/náročná)		○○○●○	○○○●○
Koncepce vozu (komfortní/sportovní)		○○○●○	○○○●○
Ceny a náklady			
Havarijní pojištění/povinné ručení ¹⁾	Kč	35 094/8580	29 310/8580
Standardní záruka	rok/y	2/neomezeno	5/100 000
Základní cena	Kč	1 033 990	784 990
Adaptivní tempomat/parkovací kamera		22 000/S	-/S
Ovětrávání předních sedadel/navigace		-/S	70 000 ²⁾ /S
Kožené čalounění/vyhřívání volant		S/6700 ²⁾	70 000 ²⁾ /S
LED/bixenonové světlomety		-/S	S/-

¹⁾ ČP, All Risk, 5% sp., fyzická osoba P-4, muž 30 let, limity pov. ručení 100/100 mil. ²⁾ Včetně vyhřív. skla. ³⁾ V balení Premium.

HODNOCENÍ

Model (nejvyšší počet bodů)	Peugeot 3008 BlueHDi 180	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD	Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4	
Karoserie				
Vnitřní prostor	20	8	11	10
Vnější rozměry	10	4	4	4
Zavazadlový prostor	15	9	9	9
Užitečná hmotnost	10	5	6	6
Variabilita	10	8	8	7
Přístroje	5	4	4	4
Jednoduchost obsluhy	10	6	8	7
Výhled z vozidla	10	7	8	8
Kvalita zpracování	10	8	7	6
Celkem	100	59	65	61
Bezpečnost				
Bezpečnostní systémy	40	19	13	13
Světla	10	7	4	7
Brzdná dráha ze 100 km/h, studené brzdy	10	4	4	4
Brzdná dráha ze 130 km/h, studené brzdy	5	2	3	3
Brzdná dráha ze 130 km/h, zahřáté brzdy	10	3	3	3
Brzdná dráha ze 160 km/h	5	5	5	5
Dávkovatelnost brzd	5	4	4	4
Aktivní bezpečnost	15	14	14	13
Celkem	100	58	50	52
Komfort				
Odpuzení	25	17	17	19
Přední sedadla	15	13	12	11
Zadní sedadla	10	7	8	7
Multimédia	20	13	7	9
Komfortní a asistenční systémy	10	5	3	4
Klimatizace	10	7	7	7
Naměřený vnitřní hluk	5	4	3	3
Dojem hlučnosti	5	4	4	3
Celkem	100	70	61	63
Pohon				
Kultura chodu	10	8	7	7
Zátah motoru	10	7	7	7
Průběh výkonu	5	3	3	4
Řazení/odstupňování převodovky	10	8	7	8
Zrychlení/nejvyšší rychlost	15	6	6	6
Pružnost	5	3	3	3
Spotřeba v testu	20	11	10	11
Možnost dobíjení	10	-	-	-
Dojezd na elektřinu	10	-	-	-
Celkový dojezd	5	4	4	4
Celkem	100	50	47	50
Jízdní vlastnosti				
Jízdní dynamika	20	5	6	5
Ovladatelnost/radost z jízdy	25	17	16	19
Řízení	20	14	16	18
Obratnost ve městě	10	3	2	1
Trakce/jízda na kluzkém povrchu	15	10	15	14
Stabilita/citlivost na boční vítr	10	7	8	8
Celkem	100	56	63	65
Životní prostředí				
Emise CO ₂	30	16	14	15
Emise CO ₂ podle ECE	15	11	9	10
Vnější hluk	5	3	2	5
Celkem	50	30	25	30
Součet vlastností	550	323	311	321
Náklady				
Základní cena*	25	21	25	17
Výbava*	10	9	10	9
Příplatkové položky	5	4	4	4
Šance na opětovný prodej	10	6	8	7
Fixní náklady na 5 let*	10	6	10	6
Údržba a servis na 100 000 km*	15	14	15	15
Náklady na palivo na 100 000 km*	15	15	13	14
Záruky*	10	9	10	7
Celkem	100	84	95	79
Celkové hodnocení	650	407	406	400

* Nejlepší v testu získává plný počet bodů.

1

2

3

71 dB(A)

UKAZUJE U
HYUNDAIE MĚŘENÍ
HLUKU PŘI 130 KM/H.
KONKURENTI JSOU
PŘI STEJNÉM TEMP
TIŠŠÍ: FORD 69 DB(A),
PEUGEOT 68 DB(A).

Peugeot, takže v této kapitole proti Francouzi také ztrácí body.

A jak už tomu v našich srovnávacích testech bývá, náklady na provoz často rozhodnou. V těsném souboji tak s nejmenším možným náskokem projíždí cílem jako první Peugeot. Má řadu bezpečnostních systémů, nejnižší spotřebu, v jízdních vlastnostech už však tolik nevyniká.

Text: Marcus Peters a Ivan Pindur

Foto: Achim Hartmann

ZÁVĚR



1 Peugeot

3008 sice nabízí méně místa a málo citlivé řízení, buduje však asistenčními systémy či multimediální výbavou.



2 Hyundai

Dlouhá záruka, hodně prostoru, snadná obsluha, nejlepší výbava. Těsně druhé místo, hlavně kvůli vyšší spotřebě.



3 Ford

Typické neduhy SUV se dobře vybavenému Fordu daří maskovat. Není ale právě levný a kvalita materiálů není nejvyšší.

Téměř v plné výbavě, s maximálním výkonem dieselových motorů a 400 newtonmetry vyráží na cesty trojice kompaktních SUV. Ford Kuga a Hyundai Tucson přenášejí velký točivý moment na všechna čtyři kola, jen „mistrovský“ Peugeot se musí spokojit s pohonem předních kol. Mezi konkurenty však díky designu vypadá trochu jako zjevení.



RYCHLÝ PŘEHLED

FORD KUGA 2.0 TDCI AWD:

užitečné zatížení 496 kg, zavazadlový prostor 0,456 m³, od 1 033 990 Kč

HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDI 4x4:

užitečné zatížení 490 kg, zavazadlový prostor 0,513 m³, od 784 990 Kč

PEUGEOT 3008 BLUEHDI 180 GT:

užitečné zatížení 452 kg, zavazadlový prostor 0,520 m³, od 895 000 Kč

SUV na závodním okruhu?
Maximálně na tahání přívěsu
s motokárou.



PEUGEOT: DIGITALIZOVANÉ AUTO S PLOCHOU STŘECHOU



Rozsáhle nastavitelné digitální přístroje, propojení se
smartphonem, integrace aplikací, velký barevný středový displej.
Takto budou vypadat kokpity po několik dalších let.



V kompaktní třídě docela neobvyklé:
přední sedačky s masážní funkcí.



Ovladači se navolí požadované menu a pak už
se jen tuká do displeje.



Praktický detail: zadní opěradlo je dálkově sklopné od pátých
dveří. Po jejich sklopení nevznikne žádný schod.



Zpočátku byla SUV považována za cosi originálního, v poslední době se z nich však už pomalu stává mainstream. Nastává proto čas vydat se opět na cestu individualizace. Velké koncepční inovace však konzervativní trh neocení, jak se přesvědčil třeba Peugeot s předchozí generací 3008, která se tvářila jako van-SUV, tedy hybrid mezi SUV a civilní dodávkou. Narazila na nepochopení. Následovníka tak již Francouzi navrhli podle tradičního vzoru, jen mu dali do vínku plošší střechu a futuristický vzhled interiéru. V tom se liší od konzervativnějších konkurentů, Hyundai Tucson a Fordu Kuga.

Nevypadá sice jako ze Star Treku, rozhodně však nelze tvrdit, že by Ford zanedbal modernizaci. Přepočítal příď a představuje novou luxusní řadu, Vignale. Testovaný vůz byl tedy téměř v maximální výbavě, stejně tak Tucson (Style) a 3008 (GT). Výbava je tradičně silnou stránkou firem z korejského poloostrova, Hyundai má nejdelší seznam prvků výbavy a přitom se chlubí výrazně nejpriznivější cenou.

Peugeot toho na palubě veze skoro stejné množství, boduje hlavně silnou armádou asistentů v rámci standardního balíčku Bezpečnost Plus. S moto-

rem BlueHDi řadí vždy automaticky, ale může mít jen pohon předních kol. Tucson a Kuga naproti tomu posílají svých 400 Nm na všechna kola, řazení však u nich v našem testu probíhá ručně.

3008 TOHO MOC NEUTÁHNE

Protože mají pohon všech kol, což se u kompaktních SUV vidí čím dál méně, jsou Hyundai a Ford vhodní i pro tahání přívěsu. Kuga zvládne 2100 kg (brzděný),

1653

litrů

**SPOLKNE KUFR
FORDU SE
SKLOPENÝMI
OPĚRADLY. HYUNDAI
ODVEZE 1503 LITRŮ,
PEUGEOT NEJMÉNĚ:
1482 LITRŮ.**

FORD: KOMFORTNÍ ODPRUŽENÍ SE SNOUBÍ S DOBRÝM ŘÍZENÍM



Opět musíme pochválit výtečně čitelné přístroje bez odlesků, šikově ukryté v tubusech. A také si opět musíme nějaký čas zvykat na logiku ovládání palubního počítače.



Ovládání infotainmentu se stále zlepšuje, obrazovka je umístěna příjemně vysoko.



Díky výše uchyceným sedačkám budete mít z Kuga dobrý výhled směrem vpřed.



Radost nakládat: nízká hrana, v podstatě rovná ložná plocha, spousta prostoru. Materiály by ale mohly být lepší.

a Tucson dokonce 2200 kg. Tahání je při pohonu předních kol značný hendikep, Peugeot si poradí jen s 1700 kg.

Téma přívěsů už není zdaleka tak aktuální jako v raných dobách SUV, kdy byla schopnost něco utáhnout důležitým argumentem pro nákup. Dnes se počítá spíše celková líbivost a objem zavazadlového prostoru. Tady Ford představí velké rozpětí, při plném obsazení má základní objem nejmenší (456 litrů), zatímco po sklopení sedaček naopak největší (1653 l). Podobně jako v otázce přívěsu se věci mají s užitečným zatížením, Ford a Hyundai odvezou skoro 500 kg, Peugeot smí naložit jen 452 kg. Na druhou stranu sám váží o více než 100 kg méně než protivníci.

PRŮMĚRNÁ VARIABILITA

Když už se bavíme o praktickém využití: ve variabilitě tato SUV na rodinné dodávky hodně ztrácí. V žádném z testovaných vozů nelze vyjmout zadní sedačky ani je posouvat. Sklápění a nastavení sklonu opěradla mají lepší Ford a Hyundai.

Všichni tři konkurenti disponují variabilní podlahou zavazadelníku, Peugeot navíc umí sklápět sedačky i od pátých dveří. Stejně jako u Tucsonu a Kugy vznikne po sklopení rovná plo-

1638 kg

**VÁŽÍ NATANKOVANÝ
PEUGEOT BEZ
POSÁDKY. TO JE
O 122 KG MÉNĚ NEŽ
HYUNDAI A O 114 KG
MÉNĚ NEŽ FORD.**

cha, u Fordu nás však rozčilovala nešikovná páka, kterou se sklápění ovládá.

Podle posledních trendů se páté dveře vyklápějí elektricky, u Tucsonu (stejně jako u Kugy) se dokonce jedná o standardní výbavu. Korejské SUV poskytuje cestujícím nejvíce místa a nejlépe tvarovaná zadní sedadla s dostatkem místa pro nohy i slušnou délkou sedáku. Interiér je spíše tradiční než futuristický a ovladače intuitivní.

Peugeot se ubírá jinou cestou. Relativně plochá střecha omezuje prostor v oblasti hlavy a níže posazené sedačky

se hodně odlišují třeba od vyvýšené pozice ve Fordu. Přístrojová deska s digitálními ukazateli se od konzervativních SUV interiérů posunula někam do kategorie bojových letounů. Konstrukteři dokonce nechali namontovat pod volant pádla udílející pokyny automatické převodovce.

3008 je pojata opravdu moderně a s bohatou multimediální výbavou či spoustou bezpečnostních asistentů získává jen v této kategorii čtrnáctibodový náskok na Tucson.

Problémy však přináší oboustranně zploštělý volant. Pokud je moc nahore, zakrývá část digitálních budíků (pro hnidopichy: ano, je možné přepnout zobrazení na sloupkový diagram), pokud je moc dole, je... zkrátka nepříjemně dole.

Řízení nemá právě hyperaktivní odezvu, ale je poměrně agilní, karoserie se moc nenaklání a ESP reaguje přiměřeně. Větší zvyk už ale vyžaduje kombinace zpětné vazby řízení a vlivu pohonu při zrychlování ze zatáček.

Vývojáři sice nastavili podvozky hodně tvrdě, takže krátké nerovnosti pronikají bez většího tlumení do interiéru, opravdovou živost navzdory tomu nelze očekávat. Pro aktivnější řidičský styl jsou všechny tři vozy moc vysoké

HYUNDAI: TRADIČNÍ SUV, KTERÉ SE NENAPARUJE, ALE UMÍ ZABRAT



Tucson nepodléhá nátlaku pomíjivých módních trendů. Ukazuje se ale, že tradičně pojaté přístroje vlastně vůbec nejsou tak špatné: jsou jasné, přehledné a perfektně čitelné.



Pohon všech kol umí suplovat uzávěrku a nastavit pevný poměr mezi nápravami.



Tady je pohoda: zadní sedadla Tucsonu nabízejí cestujícím nejvíce prostoru pro nohy.



Dobře přístupný zavazadelník má pravidelný tvar, ovšem také nejvýše položenou nakládací hranu.

a hlavně moc těžké, lehčí a nižší kombi-
ky to prostě umí lépe. Koneckonců umí
lépe i pružit, ale to jen tak na okraj.

Nejsportovnější na SUV je jejich ná-
zev, ale Kuga aspoň přináší uspokojivý
kompromis mezi komfortem odpružení
a schopností zatáčet. Nevýhody vysoké
stavby totiž dovede maskovat nejlépe.
Přední kola vyvolávají pocit komunika-
tivnosti, kdy Kuga hbitě reaguje na rych-
lé pokyny volantu. Tucson k žádnému
většímu skotačení vyprovokovat nelze.
Vždy se chová klidně, zrychluje, brzdí
i zatáčí bez výraznějších ambic. Zdánli-
vě. Při jízdních zkouškách totiž proklíč-
koval mezi kužely nejrychleji.

Ale dělá to prostě nenápadně, v tom
je jeho síla. Rozdává klid, neslibuje žád-
nou přehnanou sportovnost, chová se
přesně tak, jak by se SUV v prvé řadě
chovat mělo. Jako užitékové vozidlo. Po-
hon všech kol umožňuje dokonce na-
stavit stálý poměr mezi přední a zadní
nápravou. Jen ten hůře utlumený pod-
vozek se nehodí k celkově usedlému
dojmu. Stejně jako u většiny ostatních
SUV bychom si přáli, aby se vylepšil
směrem k vyššímu komfortu.

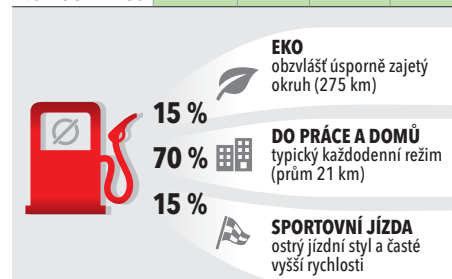
A svůj díl kritiky musí snést i motor.
S 2.0 CRDi sice podává Tucson nejlepší
výkon v testu, ve srovnání s konkurencí
je však trochu žíznivý a na volnoběh ta-
ké poměrně hlučný. Tady ztratil Hyun-
dai poměrně hodně bodů, takže v hod-
nocení vlastností skončil i přes nejvyšší
pořizovací cenu, výbornou výbavu i nej-
delší záruku na druhém místě.

NEJNIŽŠÍ SPOTŘEBA

Jako čtyřkolka může Ford Kuga tahat
těžší přívěsy, což jej činí atraktivnějším
pro ty řidiče, kteří potřebují pracanta.
Pohon všech kol je výhodou i při pro-
deji ojetiny, takový vůz pomaleji ztrácí
hodnotu. Při tankování i v autosalonu
však stojí zákazníka více peněz než ➤

MĚŘENÍ SPOTŘEBY

Nafta (l/100 km)				
Ford Kuga 2.0 TDCi	7,5	5,9	7,5	9,2
Hyundai Tucson 2.0 CRDi	7,8	5,8	7,8	9,6
Peugeot 3008 2.0 BlueHDi 180	7,1	5,4	7,1	9,1



TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMĚŘENÉ HODNOTY

Model		Ford Kuga 2.0 TDCi AWD Vignale	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4×4 Style	Peugeot 3008 BlueHDI 180 EAT6 GT
Pohon				
Typ motoru/počet válců		Ř/4	Ř/4	Ř/4
Zdvihový objem	cm³	1997	1995	1997
Nejvyšší výkon	kW (k) při 1/min	132 (180)/3500	136 (185)/4000	133 (180)/3750
Nejvyšší točivý moment	Nm při 1/min	400/2000	400/1750	400/2000
Přenos točivého momentu		pohon všech kol, šestistupňová manuální převodovka	pohon všech kol, šestistupňová manuální převodovka	pohon předních kol, šestistupňová automatická převodovka
Pneumatiky	vpředu vzadu	235/50 R 18 W Continental Sport Contact 5	245/45 R 19 W Continental Sport Contact 5	235/50 R 19 W Continental Sport Contact 5
Rozměry a hmotnosti				
Pohotovostní hmotnost/užitečné zatížení	kg	1752/498	1760/490	1638/452
Délka × šířka (se zpětnými zrcátky) × výška	mm	4524 × 1856 (2077) × 1689	4475 × 1850 (2070) × 1650	4447 × 1841 (2098) × 1624
Rozvor	mm	2690	2670	2675
Průměr otáčení doleva/doprava	m	11,7/11,7	11,2/11,1	10,9/10,9
Zavazadlový prostor	m³	0,456/1,653	0,513/1,503	0,520/1,482
Krychlový prostor	malý (mm)	660 × 815 × 960	470 × 870 × 730	460 × 895 × 670
	velký (mm)	1540 × 815 × 760	1340 × 870 × 730	1350 × 895 × 670
Přívěs nebrzděný/brzděný	kg	750/2100	750/2200	750/1700
Vnitřní šířka vpředu/vzadu	mm	1455/1490	1500/1480	1485/1485
Vnitřní výška vpředu/vzadu	mm	1050/985	1045/975	980/910
Prostor pro kolena	mm	725	735	710
Spotřeba a emise				
Spotřeba v testu	l/100 km	7,5	7,8	7,1
ams „eko“		5,9	5,8	5,4
ams „do práce a domů“		7,5	7,8	7,1
ams „sportovní jízda“		9,2	9,6	9,1
Emise CO ₂ v testu	g/km	198	205	187
Spotřeba (dle ECE)	l/100 km	nafta	nafta	nafta
město/mimo město/kombinovaná		6,0/4,7/5,2	7,1/5,2/5,9	5,5/4,4/4,8
Emisní norma		Euro 6	Euro 6	Euro 6
Emise CO ₂	g/km	135	154	124
Objem palivové nádrže	l	60	62	53
Dojezd	km	800	734	746
Rychlost a zrychlení				
Zrychlení	s			
0-80 km/h		5,9	5,7	5,8
0-100 km/h		8,6	8,2	8,8
0-120 km/h		13,2	12,7	12,6
0-130 km/h		15,6	15,1	15,3
0-140 km/h		18,7	17,7	18,2
0-160 km/h		28,2	26	25,5
0-400 m		16,3	16,1	16,3
Pružnost	s			
60-100 km/h		5,1	4,8	5,1
80-120 km/h		7,3	7,0	6,8
Nejvyšší rychlost	km/h	202	201	211
Brzdné dráhy				
ze 100 km/h, studené brzdy	m	35,9	35,8	36,0
ze 130 km/h, studené/zahřáté brzdy		59,1/62,8	58,3/62,4	60,8/62,8
ze 190 km/h, studené brzdy		87	87	92
Vnitřní hluk				
při 80 km/h	dB (A)	63	62	62
při 100 km/h		66	65	63
při 130 km/h		69	71	68
při 160 km/h		70	72	73
Jízdní dynamika				
Slalom 18 m (ASR+ESP zap./vyp.)	km/h	61,0/61,1	30,8/61,3	59,5/nelze
Dvojitá změna pruhu	km/h	120,4/122,6	127,7/128,6	121,1/nelze
Hodnocení dynamiky		◀ ○ ▶	◀ ○ ▶	◀ ○ ▶
Řízení (nepřímé/přímé)		○○○●○	○○○○●	○○○●○
Nedotáčivost/přetáčivost		○○●○○	○○●○○	○○●○○
Zásahy ESP (konzervativní/sportovní)		○○○○●	○○○○●	○○○○●
Ovladatelnost (snadná/náročná)		○○●○○	○○●○○	○○●○○
Koncepce vozu (komfortní/sportovní)		○○○●○	○○○●○	○○○●○
Ceny a náklady				
Havarijní pojištění/povinné ručení ¹⁾	Kč	35 094/8580	29 310/8580	35 170/8580
Standardní záruka	roky/km	2/neomezeno	5/100 000	2+3/100 000
Základní cena	Kč	1 033 990	784 990	895 000
Adaptivní tempomat/parkovací kamera		22 000/S	-/S	15 000/S
Odvětrávání předních sedadel/navigace		-/S	70 000 ³⁾ /S	-/S
Kožené čalounění/vyhřívání volant		S/6700 ²⁾	70 000 ³⁾ /S	59 000/-
LED/bixenonové světlomety		-/S	S/-	S/-

¹⁾ ČP, All Risk, 5% sp., fyzická osoba P-4, muž 30 let, limity pov. ručení 100/100 mil. ²⁾ Včetně vyhřív. skla. ³⁾ V paketu Premium.

HODNOCENÍ

Model (nejvyšší počet bodů)	Peugeot 3008 BlueHDi 180	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD	Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4	
Karoserie				
Vnitřní prostor	20	8	11	10
Vnější rozměry	10	4	4	4
Zavazadlový prostor	15	9	9	9
Užitečná hmotnost	10	5	6	6
Variabilita	10	8	8	7
Přístroje	5	4	4	4
Jednoduchost obsluhy	10	6	8	7
Výhled z vozidla	10	7	8	8
Kvalita zpracování	10	8	7	6
Celkem	100	59	65	61
Bezpečnost				
Bezpečnostní systémy	40	19	13	13
Světla	10	7	4	7
Brzdná dráha ze 100 km/h, studené brzdy	10	4	4	4
Brzdná dráha ze 130 km/h, studené brzdy	5	2	3	3
Brzdná dráha ze 130 km/h, zahřáté brzdy	10	3	3	3
Brzdná dráha ze 160 km/h	5	5	5	5
Dávkovatelnost brzd	5	4	4	4
Aktivní bezpečnost	15	14	14	13
Celkem	100	58	50	52
Komfort				
Odpuzení	25	17	17	19
Přední sedadla	15	13	12	11
Zadní sedadla	10	7	8	7
Multimédia	20	13	7	9
Komfortní a asistenční systémy	10	5	3	4
Klimatizace	10	7	7	7
Naměřený vnitřní hluk	5	4	3	3
Dojem hlučnosti	5	4	4	3
Celkem	100	70	61	63
Pohon				
Kultura chodu	10	8	7	7
Zátah motoru	10	7	7	7
Průběh výkonu	5	3	3	4
Řazení/odstupňování převodovky	10	8	7	8
Zrychlení/nejvyšší rychlost	15	6	6	6
Pružnost	5	3	3	3
Spotřeba v testu	20	11	10	11
Možnost dobíjení	10	-	-	-
Dojezd na elektřinu	10	-	-	-
Celkový dojezd	5	4	4	4
Celkem	100	50	47	50
Jízdní vlastnosti				
Jízdní dynamika	20	5	6	5
Ovladatelnost/radost z jízdy	25	17	16	19
Řízení	20	14	16	18
Obratnost ve městě	10	3	2	1
Trakce/jízda na kluzkém povrchu	15	10	15	14
Stabilita/citlivost na boční vítr	10	7	8	8
Celkem	100	56	63	65
Životní prostředí				
Emise CO2	30	16	14	15
Emise CO2 podle ECE	15	11	9	10
Vnější hluk	5	3	2	5
Celkem	50	30	25	30
Součet vlastností	550	323	311	321
Náklady				
Základní cena*	25	21	25	17
Výbava*	10	9	10	9
Příplatkové položky	5	4	4	4
Šance na opětovný prodej	10	6	8	7
Fixní náklady na 5 let*	10	6	10	6
Údržba a servis na 100 000 km*	15	14	15	15
Náklady na palivo na 100 000 km*	15	15	13	14
Záruky*	10	9	10	7
Celkem	100	84	95	79
Celkové hodnocení	650	407	406	400

* Nejlepší v testu získává plný počet bodů.

1

2

3

71 dB(A)

UKAZUJE U
HYUNDAIE MĚŘENÍ
HLUKU PŘI 130 KM/H.
KONKURENTI JSOU
PŘI STEJNÉM TEMP
TIŠŠÍ: FORD 69 DB(A),
PEUGEOT 68 DB(A).

Peugeot, takže v této kapitole proti Francouzi také ztrácí body.

A jak už tomu v našich srovnávacích testech bývá, náklady na provoz často rozhodnou. V těsném souboji tak s nejmenším možným náskokem projíždí cílem jako první Peugeot. Má řadu bezpečnostních systémů, nejnižší spotřebu, v jízdních vlastnostech už však tolik nevyniká.

Text: Marcus Peters a Ivan Pindur

Foto: Achim Hartmann

ZÁVĚR



1 Peugeot

3008 sice nabízí méně místa a málo citlivé řízení, buduje však asistenčními systémy či multimediální výbavou.



2 Hyundai

Dlouhá záruka, hodně prostoru, snadná obsluha, nejlepší výbava. Těsně druhé místo, hlavně kvůli vyšší spotřebě.



3 Ford

Typické neduhy SUV se dobře vybavenému Fordu daří maskovat. Není ale právě levný a kvalita materiálů není nejvyšší.