

Lev, král zvířat i SUV?

Peugeot 3008, evropský Vůz roku 2017, není jedinou cestou k líbivému a úspornému naftovému „esúvéčku“ za rozumnou cenu. Chce to rezignovat na automat a zvážit 4x4 nebo zvolit starší model.

Konstrukční inženýři dostali za úkol vyřešit kvadraturu kruhu. S ekologickými tlaky se totiž musejí vypořádat i u čím dál oblíbenějších vozů SUV s vysokou stavbou karoserie a často citelně vyšší hmotností, než mají srovnatelně prostorné hatchbacky nebo kombi. Život na vysoké noze prostě něco stojí, v daném případě větší

jízdní odpory s dopadem na spotřebu i emise a zrychlené opotřebení brzd stejně jako pneumatik, o horší akceleraci nemluvě.

Vlna zájmu však navzdory řadě racionálních protiargumentů stále stoupá a zákazníci nezajímají ani zvýšené výrobní náklady. Co mohou dostat za, řekně-

Vysoká poloha sedadel a poměrně nízká spotřeba spojují kompaktní SUV vyrobená (zleva) ve Francii

me, šest sedm set tisíc? Internetové srovnávače ve zlomku vteřiny vygenerují SUV skoro čtyřapůlmetrové délky s naftovým motorem, slibujícím zhruba čtyřlitrůvou spotřebu. Finanční limit dává zapomenout na automat, v úvahu tak připadají šestistupňové převodovky s pří-
mým řazením. V případě většiny vytypo-

vaných modelů padne pod stůl také nákladnější pohon všech kol. Ostatně prodejci zákazníka přesvědčují o suverenitě moderní elektroniky, omezující prokluz kol přední nápravy.

Postavili jsme proti sobě nedávno modernizovaný Nissan Qashqai, prestižním evropským titulem ověřený Peugeot 3008 a staršího známého, který má stále co nabídnout: Mitsubishi ASX.

Přepřepávaný nissan si zachoval celkovou dispozici interiéru. Nevýtrátila se tedy silná stránka modelu, jeho vnitřní prostornost. Pohodlí tu najdou i dlouhán-
i, ať už sedí vpředu, či vzadu. Pokud cestujete ve dvou, můžete do qashqai naložit až 1585 litrů propriet, tedy nejvíce z porovnávané trojice.

Takřka stejně dlouhý Peugeot 3008 však dokazuje, jak příjemné jsou centimetry navíc nad hlavou a na šířku, ve výši ramen. Druhá řada tak třem dospělým osobám nabídne větší pohodlí. Snad

i díky svěžímu designu nám tak francouzské SUV připadalo podstatně vzdušnější než jeho rivalové. Zvláště doporučujeme zpracovanější, ortopedicky vhodnější sedadla řidiče a spolujezdy, doplněná o masážní funkci, nastavení délky sedáku či elektrickou regulaci bederní opěrky. Pokud vám příplatek 37 000 korun přijde příliš vysoký, zkuste částku vydělit počtem ujetých kilometrů a dvěma osobami. Zato tenké výplně standardních sedadel peugeotu moc ne-
lichotí.

Mitsubishi ASX je pocitově ještě kratší a uvnitř stísněnější, než odpovídá jeho skutečným vnějším rozměrům: vždyť na 3008 ztrácí devět a proti qashqai jen čtyři centimetry. Běda, pokud jste narostli na více než 190 centimetrů, pak se budete těžko rovnat za volantem i na zbývajících sedadlech. Mitsubishi je totiž montuje výše než soupeři.

Zvláště vzadu pak nezbude než stáhnout hlavu mezi ramena, nachýlit ji vpřed či do strany, prostě zaujmout pro delší cestu nepříjemnou, unavující polohu.

V případě qashqai nás zase zamrzelo, že Nissan u příležitosti faceliftu důkladně nezmodernizoval ovládání infotainmentu. Četa asistenčních systémů zvyšující bezpečnost jízdy sice hlídá dění všude kolem, on-line funkce se však omezují na pár aplikací. Peugeot 3008 je na tom mnohem lépe. Francouz si tyká s pány Androidem i Apple a řidiče poslouchá na slovo. Multifunkční volant ►

Peugeot 3008

Mitsubishi ASX

Nissan Qashqai

KANDIDÁTI



Mitsubishi ASX



od **385 000** Kč



182 km/h



Peugeot 3008



od **560 000** Kč



189 km/h



Nissan Qashqai



od **457 500** Kč



182 km/h

SROVNÁVACÍ TEST



MITSUBISHI ASX

Výstavní premiéru oslavilo ASX již v roce 2010, shodný základ tehdy nabízel také Peugeot 4008 a Citroën C4 Air-cross. Osoby vyšší než 190 centimetrů vzadu nenarovnají hlavu, nepřírozenou polohu těla zhoršuje také příliš strmý sklon opěradel.

Přístrojová deska na první dojem působí moderně, kvalita použitých materiálů a jejich zpracování však za soupeři zaostávají



PEUGEOT 3008

Od loňska nabízené druhé vydání modelu 3008 je sourozencem Opelu Grandlandu X. Ve druhé řadě potěší spousta místa pro hlavy i šířka interiéru ve výši ramen. Doporučujeme příplatková sedadla, ideální pro dálkové jízdy.

Pod malým volantem snadno protáhnete nohy, navíc nezakrývá kapličku. Dílenské zpracování máme za velmi slušné.

příjemně malého průměru navíc usnadňuje ovládání vozu, ale také nastupování či vystupování. Umocňuje tak praktičnost interiéru.

To Mitsubishi ASX nabízí o generaci starší techniku, jde totiž o sesterský model předchůdce Peugeotu 3008, modelu 4008. Že se vývoj mezitím nezastavil, jsme si uvědomili již po krátkém úseku se



On-line je slabinou qashqai

špatným povrchem. Charakter podvozku, který nám na slušné silnici připadal, řekněme, sportovní, se ve ztížených podmínkách ukázal v nelichotivém světle. Od kol ASX „vymetajících“ díry totiž do karoserie pronikaly tvrdé, natřásající rázy.

Tužší podvozek přitom nemusí být cestujícím nepříjemný, jak dokazuje třeba porovnávání nissan. Na stejném ne-

kvalitním úseku qashqai dokázal osazenstvo ochránit před nepříjemnými otřesy a nezaznamenali jsme ani přehnané pohyby karoserie. Peugeot 3008 dokáže vykouzlit ještě větší pohodu, z rovnováhy jej nevyvedou prahy na zbrocené asfaltce nebo dilatační spáry. Tleskáme nejen utlumení rázů, ale i efektivní eliminaci hluku od kol. Zároveň musíme př-



NISSAN QASHQAI

Druhá generace zvýšeného nissanu vyrazila do ulic v roce 2013 a nedávno prošla modernizací. Celková dispozice se přitom nezměnila. Vpředu i vzadu je místa celkem dost, byť Peugeot 3008 přece jen nabízí větší volnost pohybu. Motor nevyniká temperamentem, zato v reálných podmínkách zabodoval nejúspornějším provozem: 5,3 litru na 100 km.

Vkusný design bez módních výstřelků by neměl příliš rychle zastarat, solidně působí také kvalita dílenského zpracování qashqai

➔ ZAVAZADELNÍKY: PEUGEOT I NISSAN VYHOVÍ, MITSUBISHI JE NEJTĚSNĚJŠÍ

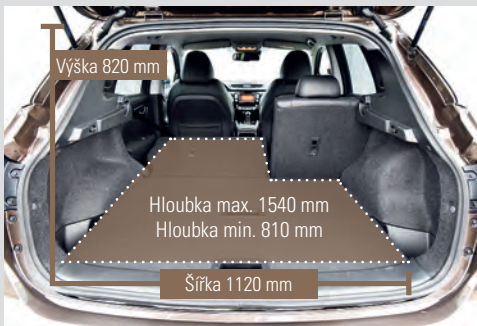
Mitsubishi



Peugeot



Nissan



znat, že jsme podobný výsledek očekávali: Peugeot už po desítky let patří k mistrům oboru komfortu odpružení a na rozdíl od sesterského Citroënu si ani nemusel vypomáhat hydropneumatikou. Odvrácenou stranu měkkého nastavení odhalí až delší úsek s kameny nebo výmoly, na nichž má karoserie 3008 tendenci postupně se rozkývat, rozhoupat.

Celkový dojem se francouzskému výrobci daří zachránit agilním turbodieselem. Z testované trojice vyčnívá svým výkonem stejně jako točivým momentem, naměřená 5,7litrová spotřeba je na půli cesty mezi nejstřídmějším nissanem (5,3 l) a nejžíznivějším (6,1 l), ač celkově nejmenším mitsubishi. Takže i tentokrát se potvrzuje odtrženost oficiálně

deklarovaných údajů od skutečné konzumace. Na pranýří se ocitá zvláště Peugeot, jenž by totiž měl být o 42 procent úspornější! Jenže nissan (+39 %) ani mitsubishi (+33 %) na tom nejsou zásadně lépe. Ještě se vraťme ke qashqai, který byl sice v testu nejstřídmější, ovšem jen za cenu podtáčení čtyřválců, proti čemuž dCi hlasitě protestovalo. ►

SROVNÁVACÍ TEST



Technické údaje

	MITSUBISHI	NISSAN	PEUGEOT
Motor	R4, turbo, nafta	R4, turbo, nafta	R4, turbo, nafta
Zdvihový objem (cm³)	1560	1461	1560
Výkon (kW)	84/3600	81/4000	88/3500
Točivý moment (N.m/min)	270/1750	260/1750	300/1750
Nejvyšší rychlost (km/h)	182	182	189
Převodovka	6 MT	6 MT	6 MT
Poháněná kola	přední	přední	přední
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	255/55 R 18 V	225/45 R 19 W	225/55 R 18 V
Pneu typ	Bridgestone Dueler H/P Sport	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3
Normovaná spotřeba (l/100 km)	4,6	3,8	4,0
Objem nádrže (l)	63	55	52
Náplň klimatizace	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vnější hlučnost dB [A]	69	69	69
Brzděný/nebrzděný příves (kg)	1400/695	1350/697	1500/685
Objem zavazadelníku (l)	419-1219	430-1585	520-1482
Délka x šířka x výška (mm)	4355 x 1810 x 1640	4394 x 1806 x 1624	4447 x 1906 x 1624
Rozvor (mm)	2670	2646	2675
Výrobní závod	Okazaki, Japonsko	Sunderland, Velká Británie	Sochaux, Francie



Naměřené hodnoty

Zrychlení	0-50 km/h (s)	3,6	3,8	3,6
	0-100 km/h (s)	11,6	11,8	11,0
	0-130/0-160 km/h (s)	21,0/41,8	21,0/40,0	19,4/35,6
Pružnost	60-100 km/h (s)	7,5/10,4 (4/5. st.)	8,9/13,2 (4/5. st.)	8,0/11,4 (4/5. st.)
	80-120 km/h (s)	11,2/12,8 (5/6. st.)	13,1/17,2 (5/6. st.)	11,8/15,9 (5/6. st.)
Pohotovostní/užitečná hm. (kg)		1468/512	1424/486	1492/478
Rozložení hmotnosti př./z. (%)		60/40	63/37	59/41
Průměr zatáčení (m)		11,3	11,4	10,9
Brzdy studené ze 100 km/h (m)		37,2	34,1	35,0
Brzdy zahřáté ze 100 km/h (m)		38,1	34,5	35,3
Vnitřní hlučnost při	50 km/h (dB[A])	59	59	58
	při 100 km/h (dB[A])	67	67	65
	při 130 km/h (dB[A])	72	70	69
Emise CO ₂ v testu (g/km)		161	140	152
Dojezd na plnou nádrž (km)		1030	1030	900
Sportovní jízda (l/100 km)		7,9	7,3	7,5
Spotřeba v testu... (l/100 km)		6,1	5,3	5,7
... vs. údaj výrobce (l/100 km)		4,6 (+ 33 %)	3,8 (+ 39 %)	4,0 (+ 42 %)
Úsporná jízda (l/100 km)		5,1 l	4,2 l	4,7



Ceny a vybavení

Základní cena modelu	ASX 1.6 MIVEC/86 kW 5 MT 4x2 Inform: 385 000	Qashqai DIG-T 115/85 kW Visia: 457 500	3008 1.2 PureTech 130/96 kW Active: 560 000
Testovaná verze	ASX 1.6 DI-D/84 kW 6 MT 4x4 Invite+ ¹⁾	Qashqai dCi 110/81 kW Tekna	3008 1.6 BlueHDi 120/88 kW Allure
Zákl. cena testované verze	598 850 ¹⁾	718 200	660 000
Samočinná převodovka	28 000	N ²⁾	50 000
Samočinná klimatizace	S	S	S
Park. čidla Z/P+Z/kamera	S/N/N ²⁾	S/S/S	S/S/12 000
Vyhřív. sedadel P	5798	S	7500
Metalický lak	14 000	15 000	15 500

S - sériová vybava, N - nenabízí se, 1) V Německu testovaná verze 4x2 je v ČR nabízena pouze s benzinovým motorem. Uvádíme proto cenu 1.6 DI-D se 4x4, 2) Parkovací senzory vpředu nabízeny nejsou, kamera pouze s výbavou Intense+, 3) Samočinnou převodovku lze objednat jen s motory DIG-T 115 a dCi 130.



Záruky

Emisní norma	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Záruka na techniku	5 let/100 000 km	3 roky/100 000 km	5 let/100 000 km
Záruka proti prorezivění	12 let	12 let	12 let
Záruka mobility	3 roky	3 roky	5 let
Servisní interval	20 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok	30 000 km/1 rok

Auto TIP

MEMBER OF THE GROUP

Instagram

NEJJEZČÍ FOTKY AUT

instagram.com/autotipcz

Ale úplně nejvíce decibelů a vibrací vyluzovalo žíznivé DI-D pod kapotou japonského SUV. Pokud jde o dynamiku jízdy, nejlepší výkony podává peugeot a nejúčinnější brzdy najdete u kol nissanu.

Zbývá porovnat ceny. Vycházejme z častého požadavku zákazníků, totiž aby se naftové „esúvéčko“ vešlo do tří čtvrtě milionu korun. Limitu se nejvíce přiblížil qashqai, se zkoušenou výbavou Tekna totiž přijde na 718 200 Kč. Musíme však u něj zohlednit standardní parkovací čidla i kameru nebo třeba vyhřívání předních sedadel. Ještě by to chtělo prodloužit základní záruku, tři roky/100 000 km už dnes neohromí. Upgrade na pět let/100 tisíc km nyní stojí 9400 korun. Tím se dostanete na úroveň běžnou u Peugeotu nebo Mitsubishi.

Právě tři diamanty, které svého zástupce do soutěže vyslaly až z Japonska („japonský“ nissan je vyráběn v britském Sunderlandu), si při všech již zmíněných podstatných výhradách mohou připsat dvě důležitá plus: suverénně nejlevnější ASX nabízí za necelých 600 tisíc standardní pohon všech kol. Cenová výhoda se nevytratí dokonce ani po přibojednání automatu (jen 28 000 Kč), který do slabšího z naftových qashqaiů nedostanete a u Peugeotu by vyšel na 50 tisíc. Peníze ovšem nejsou všechno, ASX dokládá, že slevy opravdu nebývají zadarmo.



Za suverénní vítězství vděčí Peugeot 3008 nejen svému vzdušnému interiéru a mimořádnému komfortu jízdy, ale také ekologičnosti - díky katalyzátoru SCR. Nissan Qashqai ještě NO_x pod kontrolu nedostal, navíc jeho facelift působí nedotaženě. Mitsubishi ASX má osvědčenou, jenže zastarávající techniku. Láká hlavně bezkonkurenční cenou, zaboduje i po započtení 4x4 a automatu.

Ekoindex: kritéria známkování

ČISTOTA EMISÍ

Jednička: Euro 6d, Dvojka: Euro 6d temp, Trojka: SCR+LNT ¹⁾, Čtyřka: SCR, plynné palivo, Pětka: vše ostatní

SPOTŘEBA V TESTU/CO₂

Jednička: do 100 g/km CO₂, Dvojka: do 130 g/km, Trojka: do 150 g/km, Čtyřka: do 170 g/km, Pětka: vše ostatní

PROSTOROVÉ NÁROKY (délka x šířka x výška)

Jednička: do 6 m³, Dvojka: do 12 m³, Trojka: do 15 m³, Čtyřka: do 18 m³, Pětka: vše ostatní

MEDIUM KLIMATIZACE

Jednička: CO₂ (standardně), Dvojka: CO₂ (za příplatek), Trojka: R1234yf v elektromobilu, Čtyřka: R1234yf s atmosférickým benzinovým motorem či turbodieselem, Pětka: vše ostatní

¹⁾ LNT: zásobníkový katalyzátor NO_x, ²⁾ BPF: filtr pevných částic u zážehových motorů

HODNOCENÍ

Karoserie

	BODY MAX.	MITSUBISHI	NISSAN	PEUGEOT
Prostornost vpředu	20	11	14	16
Prostornost vzadu	20	10	11	13
Pocit prostornosti	10	6	7	7
Zavazadelník	20	9	12	15
Vnitřní variabilita	10	4	5	7
Užitečný náklad	10	8	7	7
Hmotnost přívesu	5	1	1	2
Přehlednost	15	10	9	9
Kvalita zpracování	20	13	15	16
Funkčnost	10	6	7	7
Bezpečnostní vybava	10	6	6	5
Mezisoučet	150	84	94	104

Pohon

Zrychlení	15	8	8	9
Pružnost	20	17	14	15
Největší rychlost	5	3	3	3
Kultura běhu motoru	15	10	11	11
Točivost/Reakce na plyn	10	8	7	8
Převodovka	20	15	16	15
Spotřeba v testu	30	25	27	26
Jízdní dosah	10	7	7	6
Mezisoučet	125	93	93	93

Jízdní dynamika

Ovladatelnost	20	17	18	18
Směrová stabilita	5	5	5	5
Agilita	20	14	15	15
Rízení	20	12	15	16
Trakce	5	4	4	4
Stop. průměr otáčení	10	5	5	6
Brzdy	20	12	19	17
Mezisoučet	100	69	81	81

Konektivita

Telefon	5	3	4	5
Navigace	10	2	3	6
On-line funkce/aplikace	10	0	1	8
Audio	5	5	5	5
Asistenční systémy	20	1	13	14
Mezisoučet	50	11	26	38

Životní prostředí

Vnější rozměry	15	9	9	8
Pohotovostní hmotnost	15	11	12	11
Emise CO ₂	20	15	17	16
Škodliviny	5	4	5	5
Vnější hlučnost	5	4	4	4
Ekologické technologie	40	6	6	16
Mezisoučet	100	49	53	60

Umístění

Maximální počet bodů 750



Nesporně šarmantní a velice pohodlný automobil s řadou dobrých a minimem špatných vlastností. | Nedávný facelift působí nedotaženě. Vadí nám hlavně omezený komfort a zaostávání v oblasti konektivity. | ASX na trhu není nováčkem, v mnoha ohledech působí zastarale. Dokáže přesvědčit snad jen velmi nízkou cenou.

Komfort

	BODY MAX.	MITSUBISHI	NISSAN	PEUGEOT
Nástup do vozu	5	3	4	4
Pozice sedadel	10	6	7	7
Sedadla vpředu	15	8	11	10
Sedadla vzadu	10	5	6	6
Ovladatelnost	10	6	6	7
Pérování	30	19	21	22
Vnitřní hlučnost	10	6	7	8
Aerodynamický hluk	10	5	7	7
Komfortní vybava	15	14	15	11
Klimatizace	10	5	6	6
Mezisoučet	125	77	90	88
Celkem - technika	650	383	437	464

Náklady

Základní cena*	50	40	30	35
Zústat. hodnota	15	8	8	8
Pojištění	10	7	5	6
Servis**	10	2	4	4
Záruky	15	8	5	8
Mezisoučet	100	65	52	61
Celkem	750	448	489	525

Umístění	3.	2.	1.
Výsledná cena v Kč*	598 850*	718 200	660 000
Cena za bod v Kč*	1337	1643	1422
Poměr cena/výkon*	1.	3.	2.

*Motor 1.6 DI-D v ČR pouze se 4x4, u konkurentů ceny za 4x2
**Hodnocení ovlivňuje primárně délka servisního intervalu, případně servisní pakety zdarma.

EKOINDEX

Známkový systém

PODÍL NA CELKOVÉ ZNÁMCE

Čistota emisí 40%

Spotřeba v testu/CO₂ 30%

Prostorové nároky 20%

Médium klimatizace 10%

Celková známka

Umístění

MITSUBISHI

NISSAN

PEUGEOT

5

5

4

4

3

4

2

2

3

4

4

4

3.

1.

2.

Peugeot s technologií SCR je největší a nejtěžší, proto o něco žízniější než nissan. S náskokem neúsporněji se jezdí qashqaiem, nejmenší ASX paradoxně nárokuje nejvíce.