



To samé trochu jinak

Po přerodu z MPV do SUV spolu i nadále soupeří Renault Espace a Peugeot 5008, teď už ve formě větších SUV. Oba na to jdou nabídkou sedmi míst a hybridními pohony, ve kterých ale každý zaujal trochu jiný přístup.



Michal Dokoupil

michal.dokoupil@cncenter.cz

Mezi ty nejpopulárnější kategorie aut dnes patří SUV střední třídy, a tak není divu, že se do nich přestěhovaly i modely z dříve tolik oblíbeného segmentu MPV. Platí to jak pro zakladatele formátu MPV Renault Espace, tak i jeho pozdějšího francouzského soukmenovce Peugeot 5008. V posledních generacích jsou oba vcelku generickými SUV s možností usadit sedm cestujících. Společně mají také to, že se i přes svou velikost spoléhají pouze na malinké triválce doplněné o nějakou formu hybridu. Peugeot se vydal cestou 48V systému na pomezí mild-hybridu a full-hybridu, Renault jakožto jediná evropská automobilka využívá plný full-hybridní systém. Oba vozy s podobným příběhem jsme si proto vzali do srovnávacího testu.



Současné interiéry Renaultu nám přijdou skvělé, ačkoliv už jde o modernu s velkými displeji. Ergonomie je dobrá, stejně jako použité materiály i zpracování. Systém využívající software Google je funkčně podobný mobilu, což jistě mnoho řidičů ocení. Palubní štít je vždy digitální a je na něm vše potřebné. Může zde být i velká mapa navigace.



Na první pohled možná interiér peugeotu vyděsí, současná generace i-Cockpitu je podle nás zatím nejlepší. Na vysoko posazený displej jde dobře vidět, malý volant padne do ruky a software běží rychle. Pořád je ale nutné v něm některé funkce zbytečně lovit.





Cena a výbava

Hybridní pohony jsou pro oba modely dnes základem, čistě spalovací už se pořídít nedají. Levněji vychází Peugeot 5008, který v současném akčním ceníku můžete mít za 759 000 Kč, a to v pěti- i sedmimístné verzi. Renault má pouze jedinou motorizaci, se kterou začíná v akčním ceníku na 880 470 Kč v pětimístné verzi a 903 720 Kč v sedmimístné. V obou případech jde o přívětivé ceny, protože takto velká SUV dnes o moc levnější nebývá. Pokud se budeme dívat pouze po hybridech, vychází nejlevněji KGM Torres Hybrid za 755 700 Kč, následovaný příbuzným peugeotu Opelem Grandland za 769 990 Kč a hybridním MG HS za 799 900 Kč. Ceny benzinových variant modelů, které je nabízejí, už se také neliší o stovky tisíc, ale spíše o nižší desítky tisíc. Nabídka full-hybridních SUV podobné velikosti ale není v Česku nijak velká, protože se jim věnují primárně japonské značky. Například modely koncernu Stellantis nazvané hybrid mají ve skutečnosti 48V mild-hybrid.

DOJEM

Pokud v něčem francouzské automobilky dnes excelují, je to design. Platí to i pro podobně velká SUV, kde bývá docela složité se vizuálně odlišit. Renault i Peugeot jsou si v mnohém velmi podobné, ale přesto si dokázaly získat každý svou identitu. Renault je z dvojice ten konzervativnější a světu ukazuje docela konvenční tvář s velkými světlomety navazujícími na širokou masku posetou kosočtverci. V noci ho lze snadno rozeznat už z dálky díky „dennímu svícení“ ve tvaru blesku

Pokud v něčem francouzské automobilky dnes excelují, je to design.

v nárazníku. Tvář ale sdílí také s menším australem a stylovějším rafalem, se kterými tvoří trojici modelů na stejném základě. Navzájem se liší jen provedením zadě a espace je nejpraktičtější. Líbí se nám zvednutá spodní boční linka oken v zadní části, včetně svalnatě působícího zadního blatníku. Hezká je i záď se světlomety s čířým krytem.

Peugeot je zde tím odvážnějším, s novou generací dostal přídě se třemi „drápy“ denního svícení a širokou masku plynule přecházející v karoserii. Hezkým detailem je logo modelu na černém pruhu pod kapotou. Z boku se auto snaží vizuálně zmenšit nepoměrem v hmotě pontonu černým zbarvením střechy a nechýbí ani chromovaná lišta vedoucí kolem horní linky oken. Záď je velmi jednoduchá, ale i zde



Požizovací náklady

Etalon

	KGM Torres 1.5 GDI Hybrid/150 kW	Renault Espace 1.2 E-Tech/147 kW	Peugeot 5008 1.2 Hybrid/107 kW
Základní cena	755 700 Kč (Club)	880 470 Kč (Techno)	759 000 Kč (Allure)
Cena verze Světa motorů	755 700 Kč (Club)	880 470 Kč (Techno)	759 000 Kč (Allure)
Výbava verze Světa motorů	Čelní, boční a hlavové airbagy, rádio s bluetooth handsfree, připojení USB nebo SD, výškově a podélně stavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, automatická klimatizace, elektrické ovládání předních a zadních oken a vnějších zrcátek, palubní počítač, parkovací čidla vpředu a vzadu, tempomat, automatická aktivace světel a stěračů, kola z lehkých slitin, navigace, multifunkční volant.		
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ			
Automatická klimatizace	✓	✓	✓
Světlomety LED/Matrix LED	✓/✗	✓/✗	✓/✗
Vyhřívání předních/zadních sedadel	14 900 Kč/✗	22 000 Kč/✗	✓/✗
Zadní/zadní a přední parkovací senzory	✓/✗	✓/✓	✓/✗
Litá kola	✓ (17")	✓ (19")	✓ (18")
Navigace	✓	✓	✓
Dešťový a světelný senzor	✓/✓	✓/✓	✓/✓
Tempomat	✓	✓	✓
Bezklíčkové startování	✓	✓	✓
Metalíza	14 900 Kč	18 000 Kč	22 000 Kč (modrá bez příplatku)
Porovnání cen	755 700 Kč (100%)	880 470 Kč (o 16 % horší)	759 000 Kč (100%)
Známka 1)	1,00	2,00	1,00
POŘADÍ		2.	1.

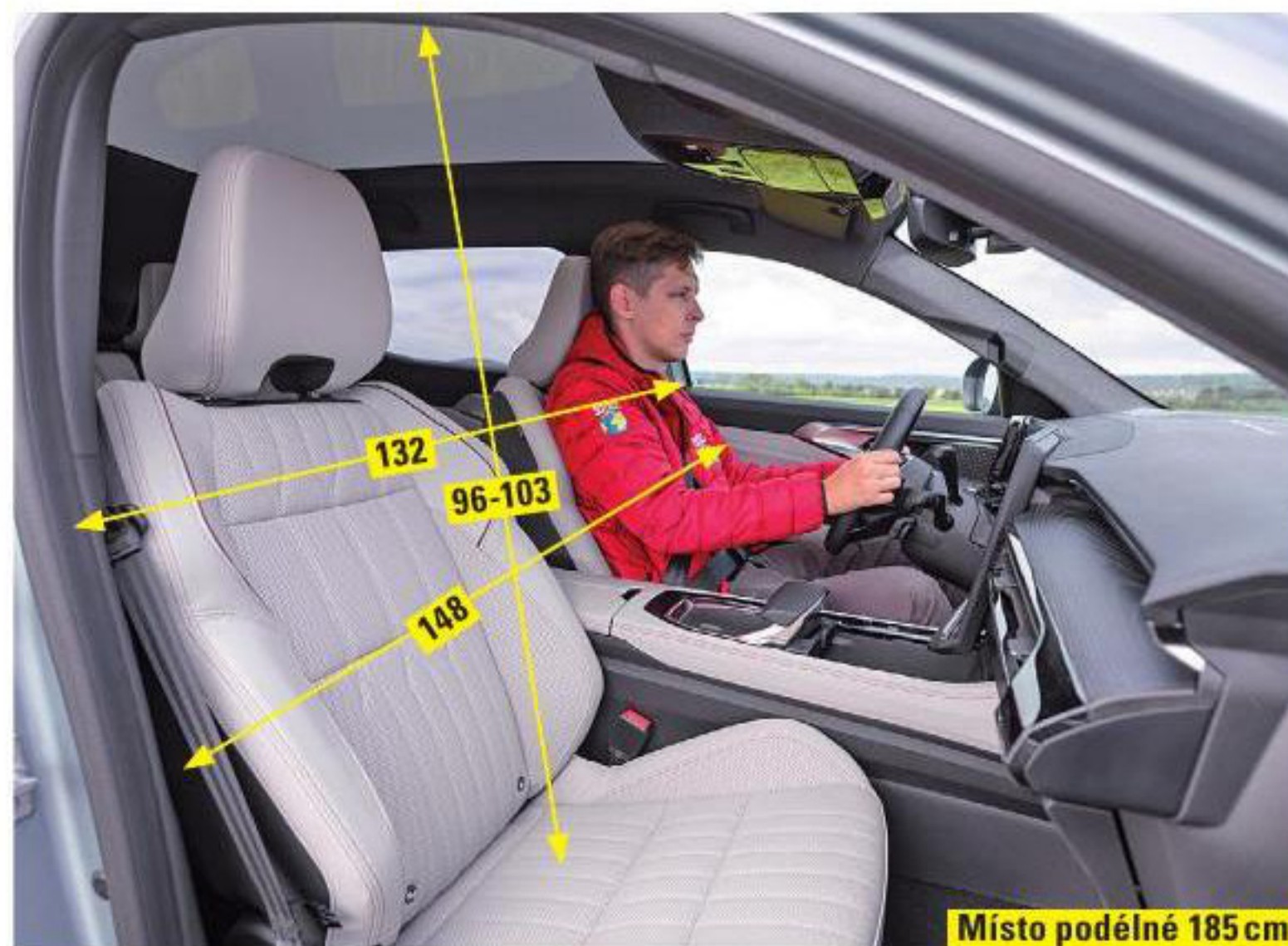
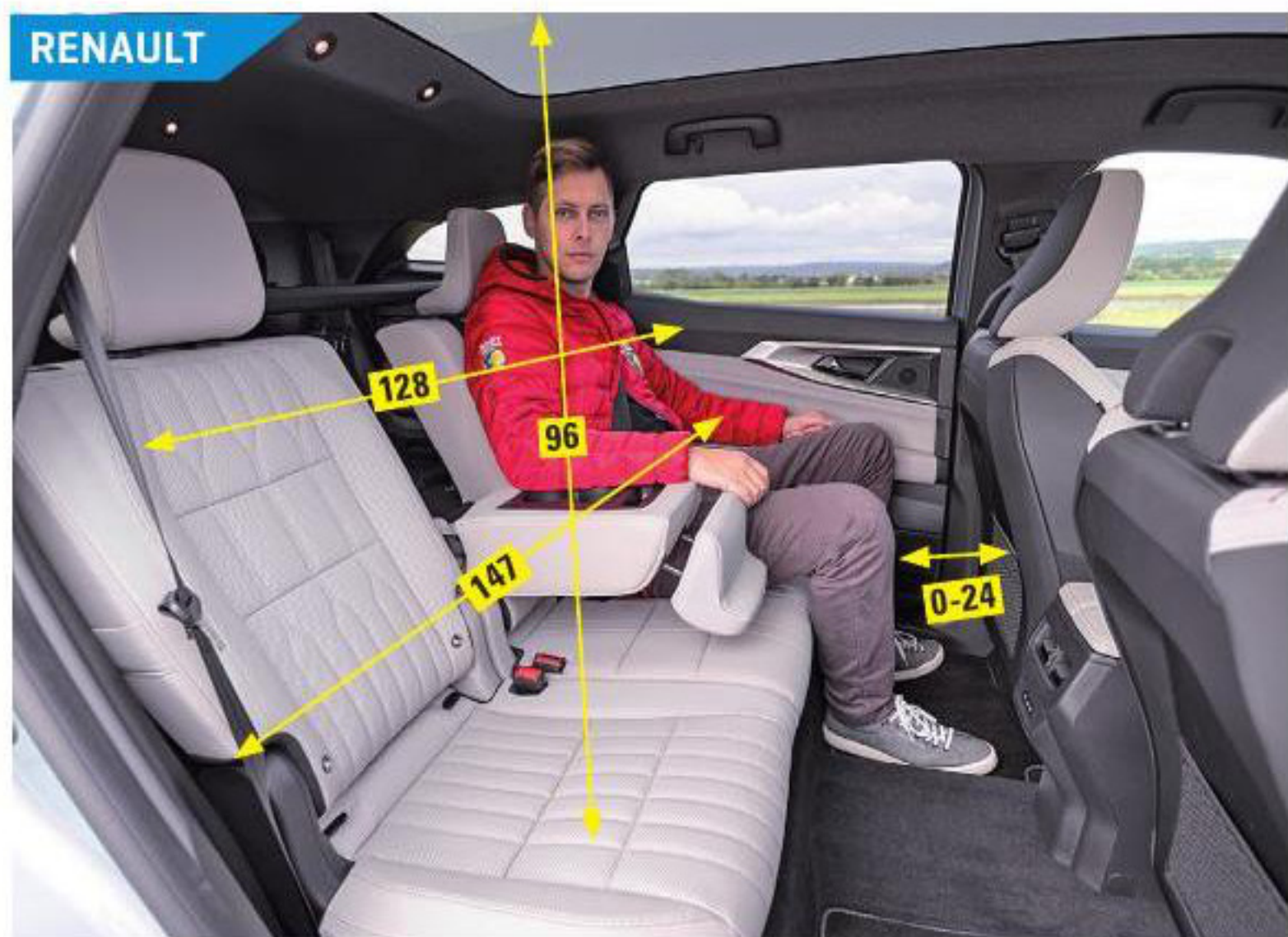
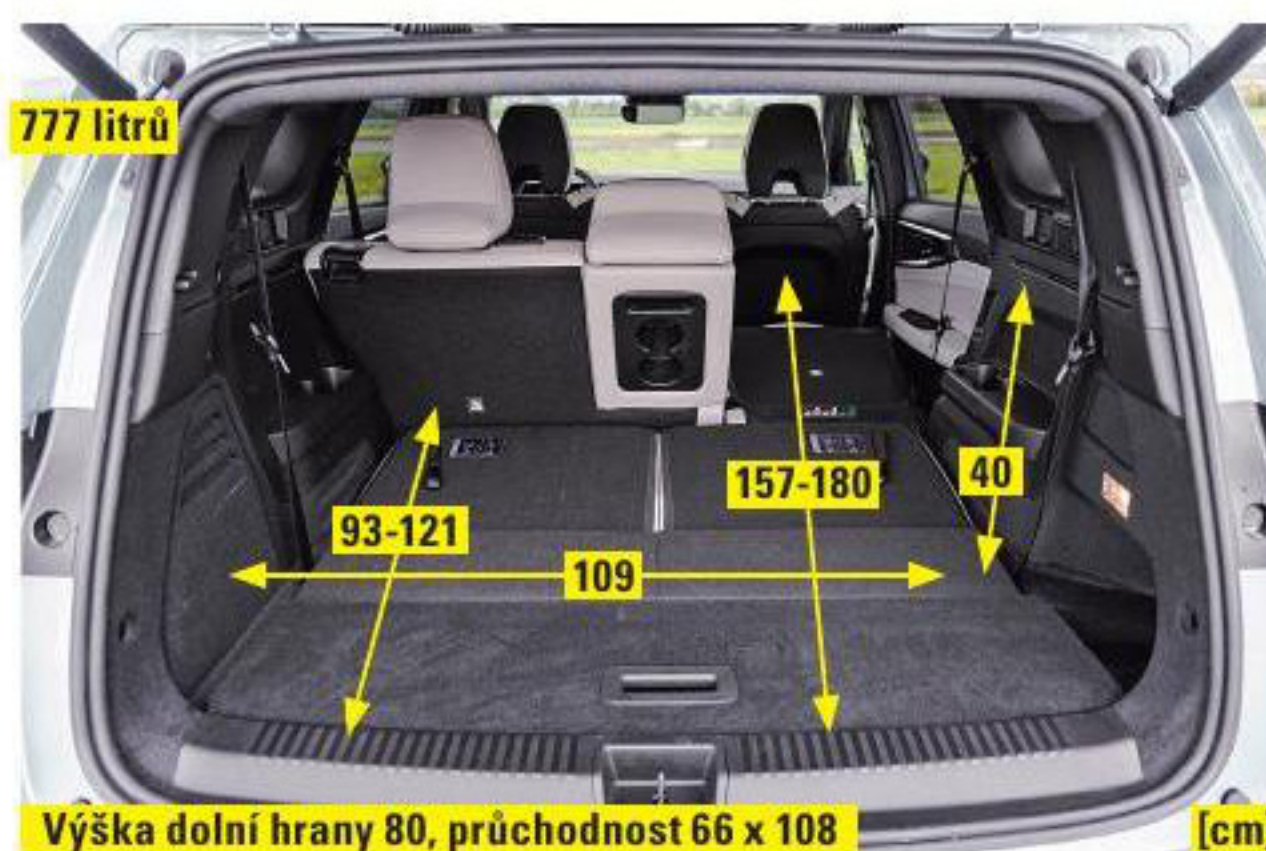
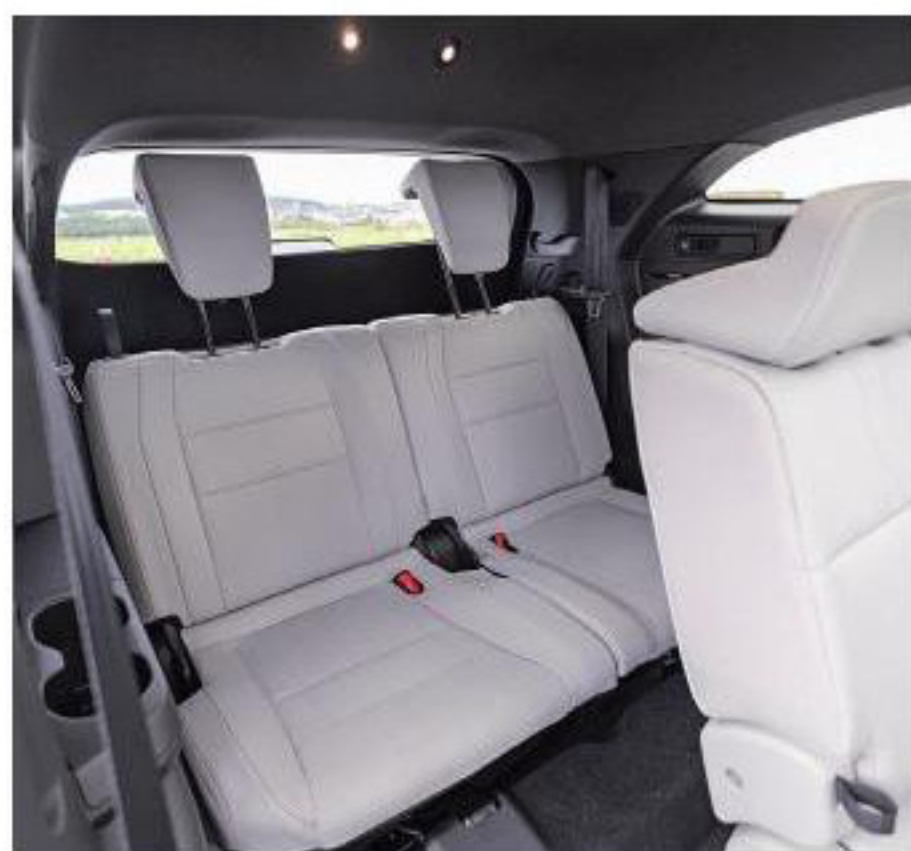
¹⁾ Známka za cenu, výbavu a servisní náklady.

Ceny konkurentů

Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid/135 kW AT	1 069 900 Kč
Lexus NX 350h/179 kW e-CVT	1 440 000 Kč
MG HS 1.5 TGI Hybrid+/164 kW AT	799 900 Kč
Nissan X-Trail e-Power/150 kW	999 990 Kč
Opel Grandland Hybrid 1.2 Turbo/107 kW eDCT6	769 990 Kč
Toyota RAV4 2.5 Hybrid/160 kW e-CVT	1 064 900 Kč
KGM Torres 1.5 GDI hybrid/150 kW	755 700 Kč

Ceny aut z testu

Peugeot 5008	
1.2 Hybrid 145/107 kW e-DCS6	759 000 Kč
1.6 PHEV 195/143 kW e-DCS7	1 040 000 Kč
EV 157 kW/73 kWh	1 070 000 Kč
Renault Espace	
1.2 E-Tech 200/146 kW 5 míst	880 470 Kč
1.2 E-Tech 200/146 kW 7 míst	903 720 Kč


Místo podélné 185 cm

Výška dolní hrany 80, průchodnost 66 x 108
[cm]

Třetí řada se sklápí do podlahy a vzniklý kufr je hezky plochý. Pořád se zde našlo i místo na uložení rezervy.

Prostornost je velmi dobrá vepředu i vzadu a překvapivě také ve třetí řadě, kam se dá i relativně komfortně nastoupit. Panoramatické střešní okno prostor na hlavu neomezuje.

to 5008 sluší a opět se jí daří maskovat velikost vozu.

Interiéry dnes umí zejména Renault, který dokázal nakombinovat modernu s klasickou ergonomií. Na řidiče natočený centrální displej je zde posazen vertikálně, a především má velmi povedený software od Googlu. V tom jsou běžné Google mapy, hudbu lze přehrávat přes Spotify, ale další aplikace jde stáhnout, třeba včetně alternativních map. Stále se také dají bezdrátově zrcadlit mobily. Nastavení klimatizace si ponechalo vlastní tlačítka, pro Renault už tradiční je zmatek pod volantem. Napravo je totiž volič převodovky, páčka stěračů, páčka ovládání audia, a ještě navíc pádla pro nastavení rekuperace. Trochu zvyku už to vyžaduje, než po paměti sáhnete na tu správnou páčku. Skvělý je systém vypínání povinných asistentů pomocí jednoho tlačítka vlevo pod volantem.

Peugeot stále sází na kontroverzní iCockpit, který kombinuje malý plochý volant s přístrojovým štítem posazeným vysoko na palubní desce. Někomu to vyhovuje, jiný není schopný najít ideální pozici za volantem. V současné 5008 je zatím nejlepší varianta tohoto rozložení

a vypadá to, že většina už si svou polohu najde. Vzhledem působí jako vesmírná loď, palubní deska hezky navazuje na dveře a vše je dobře zpracováno, jen ten lesklý černý plast si mohl Peugeot odpustit, což ale platí i pro Renault. Stellantis od Renaultu zkopíroval systém vypínání asistentů, kde také stačí navolit ty, které nemáme rádi, a pak je deaktivovat jediným tlačítkem, zde tedy na displeji. Software tady je spíše průměrný, ale díky digitálnímu panelu, kde se dají navolit vlastní ikonky, se používá docela dobře.

PROSTOR A POHODLÍ

Oba modely jsou pětímístné, s možností sedmimístné konfigurace. Zatímco u Renaultu se za třetí řadu připlácí 25 000 Kč, v Peugeotu si naopak musíte v konfigurátoru zaškrtnout, že ji nechcete, rozdíl v ceně ale žádný není. Renault má na délku 4746 mm a rozvor 2738 mm, Peugeot má karoserii dlouhou 4791 mm a rozvor 2901 mm. To mu dává výhodu v podélné prostornosti, reálně jsou ale obě auta v tomto ohledu téměř totožná. V obou jsou sedadla ve druhé řadě posuvná a nejzazší poloze dávají na kolena opravdu hodně místa. Naopak jdou posunout dopředu tak moc, že se kolena dotýkáme předního opěradla. Téměř totožnou jsme naměřili i výšku, více se auta liší v šířce kabiny, a to zejména v ramenou, kde má navrch peugeot.

Renault udává v sedmimístné konfiguraci objem kufru 212 litrů a v pětímístné 943 litrů, zatímco u peugeotu jsou čísla 348 litrů a 916 litrů. Větší z čísel samozřejmě závisí na tom, v jaké poloze jsou posunuté sedačky

Vzhledem působí jako vesmírná loď, palubní deska hezky navazuje na dveře.

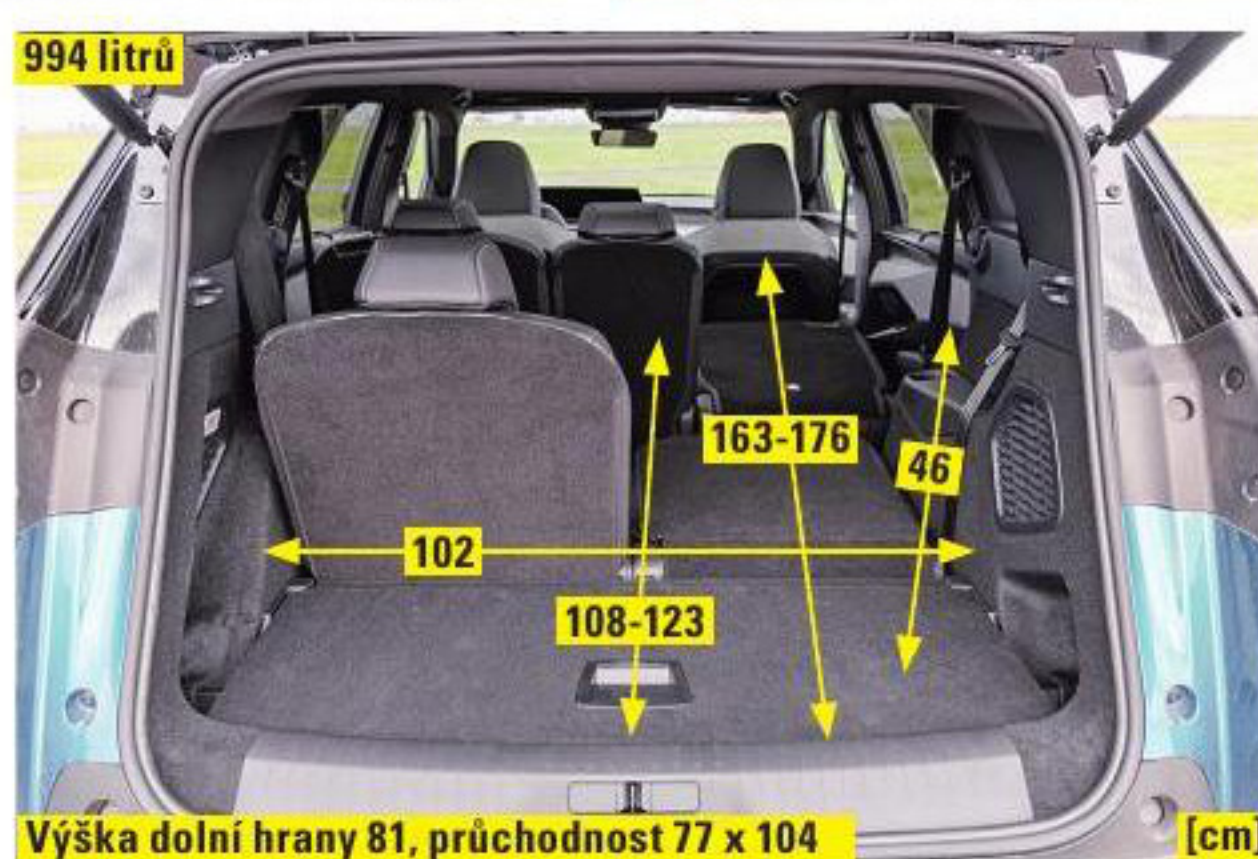
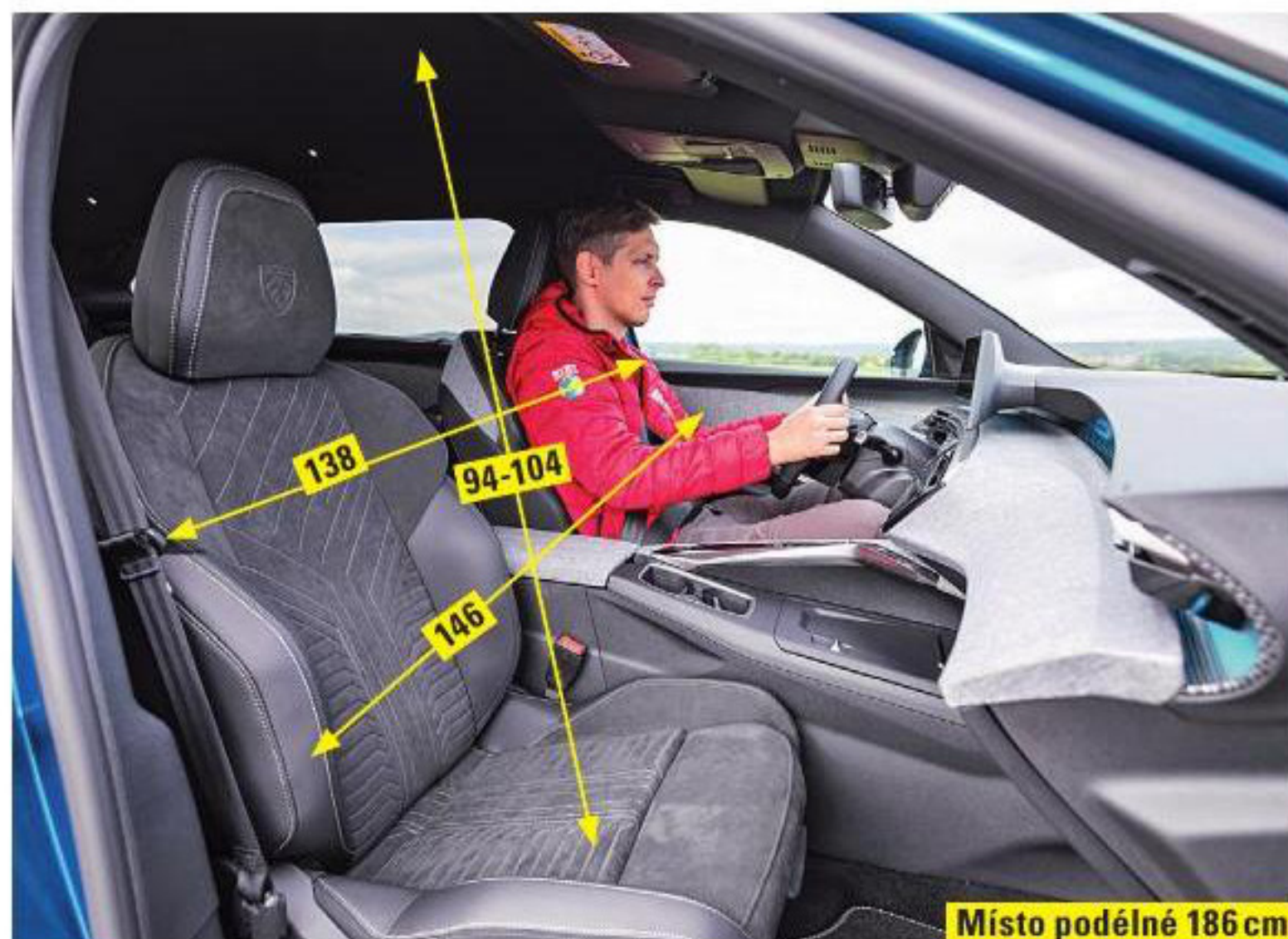
prostřední řady. V poloze dávající nejvíce prostoru kolenům má výhodu peugeot, jehož kufr je takto delší. Jak ukazují naměřené rozměry ve fotce nahoře, opět jsou obě auta velmi srovnatelná. To samé platí o prostornosti ve třetí řadě, kam se vstupuje trochu krkolomně po sklopení a lehkém nadzdvihnutí krajního sedadla prostřední řady. Čekají tam na nás dvě docela velká a pohodlná sedadla, která nejsou tolik utopená v podlaze, takže i slušně podepírají stehna. V obou nám s prostřední řadou posunutou dopředu zbývá i místo na kolena, takže odvoz dospělých na delší vzdálenost je v obou vozech možný.

POHON

Systém Renaultu nazvaný E-Tech 160 využívá přeplňovanou dvanáctistovku o výkonu 96 kW a maximálním točivém momentu 205 Nm. Jeho


Světlomety s funkcí Matrix fungují obstojně, celkově je výkon svícení dobrý. Standardem jsou dost velká 19" kola.

turbodmychadlo využívá proměnnou geometrii lopatek, díky tomu motor pracuje v úsporném Millerově cyklu a chlubí se mimořádnou tepelnou účinností 41 %. Elektromotor má espace dva – trakční elektromotor umístěný přímo v převodovce, který má maximální výkon 50 kW a maximální točivý moment 205 Nm, a startér-generátor s maximálním výkonem 25 kW a maximálním točivým momentem 25 Nm, který je zde také umístěn v těle převodovky. Systémový výkon je 147 kW a maximální točivý moment 230 Nm.



Sedačky třetí řady se do podlahy nesklápějí až tak elegantně jako u renaultu, ale i zde vznikne rovná plocha. Rezerva se už do kufru nevejde, a auto si tak vozí sadu na opravu pneumatik.

Delší rozvor není v interiéru peugeotu nijak zvlášť znatelný, stejně jako u renaultu je druhá řada posuvná. I zde je třetí řada slušně dostupná a prostorná.

Multimódová převodovka DHT z vlastního vývoje Renaultu má dva převodové stupně pro elektromotor a čtyři pro spalovací motor. Vůz se vždy rozjíždí na elektřinu, jinak to ostatně ani neumí, mezi motorem a převodovkou totiž není žádná spojka ani hydrodynamický měnič. První stupeň zde odpovídá zhruba druhému u běžných převodovek. Trojka svým zpřevodováním odpovídá už pátému stupni u klasické převodovky. Převodovka tak i se čtyřmi stupni pokrývá převodový rozsah jako běžná šestistupňová převodovka. Auto se tedy rozjede na elektromotor, a dokud má energii v baterii a na plynový pedál se nešlape příliš prudce, dokáže na ni jet nad 70 km/h, kdy se obvykle spustí motor. Zvládne ale i vyšší rychlosti a do elektrického režimu umí přepínat klidně i při 130 km/h, což ale nevydrží příliš dlouho. Pod sedačkou řidiče umístěná lithiová baterie zde má celkovou kapacitu 2 kWh a použitelnou 1,8 kWh. Na elektrický pohon se takto dá ujet asi kolem 5 kilometrů a i tady si auto dokáže podle přístrojového štítu baterii vybit téměř do prázdna, než se opět začne dobíjet pomocí spalovacího motoru. Výhodou je, že topení tu nemá zásadní vliv na vypínání spalovacího motoru. Renault totiž využívá

odporové topení jako v elektromobilu, spalovací motor tudíž nepotřebuje.

Dynamika je vzhledem k výkonu o poznání lepší než v peugeotu a podstatně rychlejší jsou díky konstrukci hybridu také reakce na sešlápnutí plynového pedálu. Zrychlení na stovku jsme změřili za 9 sekund a stejné zůstává i při nižším stavu baterie. Když se dostane na minimální úroveň, zůstává zrychlení do stovky velmi podobné, zhoršuje se ale ve vyšších rychlostech. Na 160 km/h jsme se s plnou baterií dostali za 21,4 sekundy, s prázdnou už však za 33,2 sekundy. Projev třívalce není ani zde nijak zvlášť kultivovaný, je však o něco lépe odhlučňený, při prudším sešlápnutí plynu je ale stejně v kabině dost slyšet.

Dynamika je v renaultu vzhledem k výkonu o poznání lepší než v peugeotu a rychlejší jsou také reakce plynového pedálu.

I zde platí, že na dálnici při konstantní rychlosti elektrický motor příliš spalovák nepomůže. Při 130 km/h auto drží kolem 2700 otáček a výsledná spotřeba je 6,8 litru/100 km, mimo dálnici se nám na konci ukázal průměr 4,6 l/

100 km, ve městě se také jezdí asi za 6 litrů. Objem nádrže je 55 litrů, dálniční dojezd je tedy kolem 800 kilometrů, mimo dálnice kolem 1200 kilometrů.

Peugeot nazývá 5008 hybridem, reálně má 48V napětí, a je proto spíše mild-hybridem. Systém má nicméně podobnou konstrukci jako klasický full-hybrid, elektromotor je integrován přímo v převodovce a dokáže chvíli jet i v čistě elektrickém režimu. Peugeot k tomu využívá dvouspojkovou šestirychlostní převodovku, jejíž součástí je trakční elektromotor o stálém výkonu 15,6 kW a maximálním točivém momentu 51 Nm. Spalovací motor je stále stejná třívalcová dvanáctistovka, která dává výkon 100 kW a maximální točivý moment 230 Nm. Kombinovaný výkon systému je udáván jako 107 kW. Baterie li-ion, schovaná pod sedačkou řidiče, má celkovou kapacitu 0,89 kWh a použitelnou 0,43 kWh.

Při plynulém rozjetí z místa se na prvních metrech auto pohybuje čistě elektricky a dokáže takto jet do rychlosti zhruba 50 km/h. Baterie má sice minimální kapacitu, ale tímto způsobem lze jet po rovině kolem dvou kilometrů. Jakmile se však rychlost zvýší nad 50 km/h, ihned se připojuje spalovací motor. Na ukazateli baterie je vidět, že auto takhle zvládne baterii vyjet v podstatě do prázdna, než se spalovací motor opět zapojí do práce. V zimě se však objevuje velká nevýhoda. Jakmile máme zapnuté topení, spalovací motor se vypíná o poznání



Peugeot může být také ve vrcholné verzi vybaven slušnými LED světly. Kola jsou 18", což má pozitivní vliv na komfort.

méně ochotně. Zatímco bez topení se vypne v podstatě při každém zpomalování a v městských rychlostech má vždy tendence jet primárně elektricky, se zapnutým jsou tyto situace výrazně řidší. Motor se často nevypíná ani při zpomalování a zastavení, pořád je ale schopen se vypnout a baterii opět vyjet úplně do prázdna. Znamená to ovšem, že výhoda hybridu se o kus snižuje, a zůstává především ve výpomoci spalovacímu motoru při akceleraci.

Fungování 48V mild-hybridu je velmi plynulé a připojení spalovacího



Renault vzhledem k plnému hybridu lépe skrývá nedostatky malinkého triválce ve velkém autě. Pro nováčka bude trochu matoucí změt páček pod volantem.

Údaje o testovaných vozidlech

	Peugeot 5008 1.2 Hybrid/107 kW	Renault Espace 1.2 E-Tech 200/147 kW
ZÁKLADNÍ ÚDAJE VÝROBCE		
Motor, ventilový rozvod	mild-hybrid, přepínaný benzinový R3, DOHC	hybrid, přepínaný benzinový R3, DOHC
Zdvihový objem	(cm ³)	1199
Systémový výkon	(kW)	107
Systémový točivý moment (Nm)	-	230
Výkon (spal. motor)	(kW/min ⁻¹)	100/5500
Točivý moment (spal. motor)	(Nm/min ⁻¹)	230/1750
Výkon (el. motor)	(kW)	15,6
Točivý moment (el. motor)	(Nm)	51
Převodovka	6° aut. dvouspojková	4°+2° aut. Multimódová
Délka x šířka x výška	(mm)	4791 x 1895 x 1694
Rozvor náprav	(mm)	2901
Standardní pneumatiky	225/55 R19	205/55 R19
Provozní/užitečná hmotnost	(kg)	1700/630
Nejvyšší hmotnost nebrzděn./brzděn. přívěsu	(kg)	750/1000
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální	(l)	994/2310
Objem nádrže paliva	(l)	55
Kapacita baterie	(kWh)	0,43
Nejvyšší rychlost	(km/h)	198
Zrychlení z 0 na 100 km/h	(s)	11,3
Emise CO ₂ (kombinované)	(g/km)	131
Spotřeba paliva (kombinovaná)	(l/100 km)	5,8
NAMĚŘENÉ HODNOTY		
Zrychlení 0-100/120/140/160 km/h	(s)	10,2/14,3/19,8/28,3
Otáčky na nejvyš. rychl. stup. při 130 km/h dle GPS	(min ⁻¹)	2800
Brzdná dráha z rychlosti 100 km/h	(m)	39,7
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	48,1/86,6/125,9
Naměřená spotřeba paliva	(l/100 km)	6,1

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.



V 5008 nám pohon připadá poněkud podvyživený, na druhou stranu spotřeba je velmi dobrá. Zvláštní je umístění vliče převodovky na palubce pod volantem.

Renault je ve vyhýbacím testu velmi obratný díky dobrému řízení a natáčení zadní nápravy. Ta ale může občas zád naopak rozhodit do strany.



Pneu v testu: Michelin e-Primacy 235/45 R20

motoru lze poznat kromě zvukové kulisy jen občasným lehounkým cuknutím a také díky otáčkoměru. Výhodou je, že při změně převodového stupně nedochází k přerušení tažné síly, okamžik přerazení na jiný stupeň je vykrytý elektromotorem. Zároveň ale vzhledem k nízkému výkonu, prodlevě turba a zřejmě také naladění převodovky nejsou reakce tak rychlé jako u renaultu, což platí i ve sportovním režimu. Při jízdě máme ze sladění pohonů poněkud gumový pocit.

Dynamika přesto není špatná a naměřili jsme lepší výsledek, než udává automobilka. Podle té 5008 zrychlí na stovku za 11,3 sekundy, naše to při měření pomocí GPS telemetrie RaceLogic zvládla opakovaně za 10,2 sekundy. S vybitou baterií je rozdíl jen v řádu nižších desetín sekundy, auto si navíc baterii nabije velmi rychle. V nižších rychlostech je odhlučnění slušné, ve vyšších je jeho ne zrovna příjemně znějící řev v kabině slyšet hodně. Při běžné jízdě se vedle rekuperace dobíjí zejména přímo spalovacím motorem přes generátor, a to velmi rychle. Po vyjetí baterie do prázdna i při klidném tempu a udržování rychlostních limitů stačí ujet do pěti kilometrů, a baterie je opět nabitá do poloviny – výše ale auto při takové jízdě příliš nejde. Do plna si baterii nabije zejména při jízdě na dálnici, kde jinak při udržování stálé rychlosti elektromotor v podstatě nevyužívá. Podle nás je velkou nevýhodou neustálá rekuperace, která dost silně brzdí vůz po sundání nohy z plynového pedálu. Rekuperace zde není nastavitelná, takže i při jízdě z kopce je nutné akcelarovat pro udržení rychlosti.

Na dálnici při rychlosti 130 km/h auto drží 2800 otáček, spotřeba Peugeotu 5008 čistě na dálničním úseku byla 7,1 litru na 100km. Mimo dálnici, kde auto plně využije potenciál hybridu, byla spotřeba 4,7 l/100km a ve městě samotném se pohybuje

kolem šesti litrů. Palivová nádrž má objem 55 litrů, dálniční dojezd je tedy kolem 770 kilometrů a mimo dálnice se dá ujet přes 1100 kilometrů.

JÍZDA

Renault stojí na modulární platformě CMF-CD, přední zavěšení je McPherson, zadní náprava je víceprvková. Důležitým prvkem je u něj systém natáčení zadní nápravy 4Control Advanced. Ten nabízí třináct úrovní nastavení a umožňuje natočit zadní kola až o 5° proti směru jízdy. Díky tomu se průměr otáčení zmenšil na 10,4 metru, což je hodnota totožná s malým modelem Clio. Nad 50 km/h

Celkové hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům	Peugeot 5008 1.2 Hybrid/107 kW	Renault Espace 1.2 E-Tech 200/ 147 kW
DOJEM		
Design	1,50	1,50
Dílenské zpracování a materiály	1,00	1,50
Software	2,00	1,00
Povinné asistenty	1,00	1,00
PROSTOR A POHODLÍ		
Prostornost	1,50	1,50
Sedadla	1,50	1,50
Zavazadelník a variabilita	1,00	1,00
Ovládací prvky	2,00	1,50
POHON		
Dynamika	2,00	1,00
Pružnost	2,00	1,00
Spotřeba	1,00	1,00
JÍZDA		
Řazení	2,00	1,50
Řízení	1,50	1,50
Brzdy	1,50	1,50
Ovladatelnost	1,50	1,00
Jízdní komfort a odhlučnění	1,50	2,00
Výsledná známka	1,53	1,31
Závěrečné pořadí	2.	1.



Pneu v testu: Pirelli Scorpion Winter 2 225/55 R19

Peugeot je jen o trochu horší než renault a nemá zásadní tendence k nedotáčivosti ani přetáčivosti. Stabilizace pomáhá řidiči decentně.

se ale zadní kola natáčeji o 1° ve směru předních pro vyšší stabilitu. Projevu je se to při výhybném manévru, kam se díky lehkému, ale přesnému řízení auto ochotně stočí, při výjezdu už ale má tendence ustřelit zádí do strany, čemuž právě napomáhá vytočení zadní nápravy. Na chování je nutné si trochu zvykat, což ostatně platí i třeba při pomalém manévrování v podzemní garáži, poté je ale jeho přínos velký. Naopak trochu ubrat by mohly stabilizační systémy, které řidiči do řízení zasahují místy až moc.

Podvozek je naladěním spíše tužší a svůj podíl na tom mají i nízkoprofilové gumy na 20" discích. Posádka kvůli tomu cítí příčné spáry a nerovnosti na rozbité vozovce, ale velké výmoly zvládá podvozek s nadhledem a bez rázů do karoserie. Ve vyšší rychlosti je však komfort na palubě i tak dobrý a napomáhá tomu také slušné odhlučnění. Proti 5008 je pocitově sportovnější a v zatáčkách cítíme o něco větší jistotu. Dobře fungují také brzdy, i když přechod mezi rekuperací a kotouči občas nepůsobí přirozeně.

Oceňujeme, že rekuperace je zde nastavitelná v několika úrovních a na nejnížší auto zcela plachtí.

Určitou nedůvěru u takto velkých vozů vzbuzuje použití malých tříválců.

Peugeot s vlečenými rameny spojenými torzní příčkou se více zaměřuje na komfort. Tlumiče většinou úspěšně filtrují drobné nerovnosti a na hezké vozovce si posádka užije i plynost. Nerozhodí ho ani velké výmoly nebo hrboly, na nichž si sice zadní náprava

občas nadskočí, ale nijak výrazně. Zároveň je auto velmi stabilní a zde mu pomáhá i rozvor delší než u renaultu. Nicméně u obou aut nezaznamenáváme, že by je rozhodily porvy bočního větru. Ve výhybném manévru si auto vedlo jen o trochu hůře než renault, i vzhledem k odtažitějšímu řízení nepůsobí tak hbitě. Na hraně přilnavosti se karoserie o něco více naklání, vůz zaklekne na vnější přední kolo a cítíme, jak se odlehčí to zadní vnitřní. Stabilizace zasahuje jemně a udržuje vůz v požadovaném směru, takže mezi kužely propluje bezpečně. Nicméně i 5008 nakonec zvládne bez sražení kuželu i rychlosti nad 70 km/h, protože ve výsledku nemá velké tendence

k nedotáčivosti ani přetáčivosti. Na nějaké sportovnější svezení v zatáčkách to každopádně není. Dobré je odhlučnění, které posádce většinou tají bídný povrch vozovky i nepříjemný rykot vytočeného tříválce. Při potřebě plné akcelerace se ale i tak dost rozduní v interiéru.

ZÁVĚR

Oba francouzské koráby jdou na věc po svém a není těžké najít zásadní rozdíly. Zároveň jsou oba modely postavené dobře, nabídnou srovnatelnou prostornost i jízdní vlastnosti, a finální hodnocení je tedy velmi blízké. Určitou nedůvěru u takto velkých vozů vzbuzuje použití malých tříválců, což se oba vozy snaží částečně vynahradit hybridy. Lépe to zvládá renault, který se rozhodl vydat cestou plného hybridu, a vytvořil tak velmi dobře fungující systém, jenž na rozdíl od peugeotu energii lépe šetří i v zimě. Také proto se právě velký renault stal vítězem srovnávacího testu.

Hodnocení Světa motorů

	Peugeot 5008 1.2 Hybrid/107 kW	Renault Espace 1.2 E-Tech 200/147 kW
+	Skvělá spotřeba Komfortní podvozek Obrovský kufr	Úsporný hybrid Slušná dynamika Manévrovací schopnosti
-	Slabší dynamika Topení omezující hybrid Starší software	Horší výhled dozadu Menší komfort podvozku

