

Lev prošel omlazením

Nový světelný podpis, dva nové benzínové mild-hybridní a jeden elektrický motor se slibovaným dojezdem 400 kilometrů nebo více zásuvek USB-C – to je ve zkratce faceliftovaný Peugeot 208.

Peugeot 208 je hýčkaný klenot v modelové řadě Peugeot. Aktuální generace se od roku 2019 prodalo už více než milion kusů. V roce 2022 to bylo nejprodávanější auto nejen ve Francii a na několika dalších trzích, ale dokonce v celé Evropě. V Česku je dlouhodobě populárnější malé SUV 2008, ale 208 se v prodejích drží v závěsu za ním.

Co je úspěšné, to by se nemělo měnit, řekl si celkem správně Peugeot a proto udělal v designu, který je pro prodej malých aut velmi důležitý, jen drobné změny. Upravená je hlavně přední maska. Mřížka chladiče má postupně se rozvíjející vzor v barvě karoserie, uprostřed je pak velké nové logo značky. Změnil se i světelný podpis – místo jednoho dlouhého „drápu“ vystupujícího z čelních světlometů jsou tady teď tři samostatné LED pásky, podobně jako to má třeba nový Peugeot 508 nebo 2008. Tři červené drápy světelného podpisu najdeme i vzadu. Celkově ostrý styl designu autu sedí, nejvíc vynikne s výraznou barvou karoserie, jakou je třeba nová žlutá Agueda, která je hlavní komunikační barvou. Jinak je na výběr ještě šest dalších laků.

Na zadních sedadlech Peugeot 208 neoplývá nadbytkem prostoru, pro dospělé cestující to na dlouhou jízdu moc není, omezovat je bude prostor pro kolena, na krajních sedadlech i nad hlavou. Ale v této třídě se není moc čemu divit. Zavazadlový prostor 352 u spalovací a 309 litrů u elektrické verze pro městské auto bohatě stačí. Po sklopení opěradel zadních sedadel vznikne po strop prostor 1163, respektive 1118 litrů, ovšem s výrazným schodem. U elektrické verze je také trochu na závadu to, že není kam uložit nabíjecí kabely, takže je musíte mít uložené v tašce, kde je na podlaze drží jen suchý zip.



Video z našeho testu shlédněte ZDE

Uvnitř najdeme typický peugeotí i-Cockpit, tady palubní desku s malým volantem a informačním displejem až nad ním. Mimochodem tohle řešení měl před lety jako první právě Peugeot 208. V základní výbavě Active je přístrojový štít analogový, od druhé výbavy výš digitální, ve výbavě GT s 3D efektem. Centrální dotykový štít je vždy 10palcový a digitální, ale opět od druhé výbavy výš s HD rozlišením. To je novinka, dříve byl ve dvou nižších výbavových stupních displej pouze 7palcový. Klimatizace bohužel stále nemá svoje fyzická ovládací tlačítka, ale pod centrálním displejem jsou aspoň umístěny klávesy „to-

ggles switches“, které umožňují rychlý přístup k nejdůležitějším funkcím. Ještě lepší by byly programovatelné klávesy, na které jde individuálně nastavit nejčastěji používané funkce, jako to má třeba Peugeot 408, to ale v tomto malém autě bohužel není.

Středový tunel s kolébkovým ovladačem automatické převodovky, tlačítkem změny jízdních režimů, ovladačem elektrické parkovací brzdy a dvojicí držáků na nápoje jsem viděl už v tolika koncernových vozech, že by to možná nějakou obměnu už potřebovalo. Ale funkční to je, většina lidí nevystřídá tolik aut jako já, takže je to prostě úspora nákladů, se kterou se musím smířit. V Peugeotu 208 nově přibyly nabíjecí zásuvky – teď jsou celkem tři USB-C a jedna USB-A, po dvou pro přední a zadní sedadla. Z 5 na 15 wattů byla posílena indukční nabíječka mobilních telefonů v přihrádce mezi předními sedadly.

Diesel 1.5 HDi pod kapotou je už minulostí a Peugeot nabízí výhradně benzínové motory nebo elektrický pohon. I tak ale zůstala nabídka celkem široká, vzhledem k tomu, jak blízko jsou k sobě výkonově některé verze, možná až zbytečně široká. Nová generace Suzuki Swift má motor jen jeden, a protože si na něm dali Japonci záležet, úplně to stačí.

Základem nabídky 208 je benzínový tříválec o výkonu 75, nebo 100 koní spojený s manuální 5, nebo 6stupňovou převodovkou, či v případě toho silnějšího s 8stupňovou automatickou převodovkou. Novinkou jsou dva mild-hybridní agregáty, jejichž základem je benzínový motor PureTech nové generace o výkonu 100 k, nebo 136 k. Motor je spojený se šestistupňovou dvouspojkovou elektrifikovanou převodovkou e-DCS6, jejíž součástí je elektromotor. Díky baterii, která se dobíjí za jízdy, nabízí tato technologie vyšší točivý moment při nízkých otáčkách motoru a až o 15 % nižší spotřebu paliva.

K dispozici jsou dvě elektrické verze, které si ale nejsou nijak dramaticky vzdálené. Jedna nabídne výkon 136 koní, druhá 156 koní. Skoro neznatelný rozdíl je v kapacitě baterie, které jsou označeny jako 50 a 51 kWh, využitelná kapacita pak je 46,3 a 48,1 kWh. I rozdíl ve zrychlení na stovku je nevelký – 9 vs. 8,2 s. O 50 km delší má výkonnější verze papírový dojezd – 350 vs. 400 kilometrů. A připlatíte si za ni jen 30 tisíc Kč, aktuálně v akci 739 669 Kč bez DPH. Ovšem jde o nejvyšší možnou výbavu GT. Slabší koupíte i v základní výbavě Active za 636 363 Kč bez DPH. Pro srovnání - nejlevnější benzínová varianta se 75 koňmi stojí od 314 000 Kč bez DPH. Důvodem této na první pohled trochu nelogické nabídky je, že slabší elektrický pohon je tzv.



Interiér novinky se nese v duchu ostatních současných modelů Peugeot.



Zavazadlový prostor 352 litrů pro městské auto bohatě stačí.



Proměnila se i zadních část vozu s novými světlomety.

první generace elektropohonu Stellantis, zatímco ta silnější je generace druhá, která je primárně určena pro modely Peugeot, kde elektropohon zatím není. Vyrábí se v nové továrně a má momentálně trochu omezenou dostupnost, proto se Peugeot rozhodl ponechat v nabídce obě generace.

Krátce jsme se svezli nejprve s nejvýkonnějším benzínovým motorem v nabídce, novým mild-hybridním agregátem o výkonu 136 koní. Elektrická pomoc dává autu velmi plynulý rozjezd a plynulé zrychlení, které znamená, že na stovce jste za 8,1 sekundy, zatímco bez pomoci hybridu je 100koňová verze na téže rychlosti až za 10,8 sekundy. Se základní variantou se zrychlením za 13,2 sekundy to nejde srovnat už vůbec. Ovšem má smysl srovnat 75koňový základní motor a nejvýkonnější mild-hybrid z hlediska spotřeby. V tomto srovnání exceluje hybrid s průměrem 4,6 l/100 km proti 5,4 l. Při úvahách o nákupu nejde ovšem stejně jako u elektrického pohonu zapomínat na to, že nejvýkonnější hybrid je v ceníku jen v nejvyšší výbavě za 495 041 Kč bez DPH, kdežto jeho méně výkonného hybridního sourozence pořídíte i v základní výbavě Active za 409 091 Kč bez DPH.

Osmistupňová převodovka neexceluje, ale ani nezklame, hybrid vás neobtěžuje přílišným hlukem tříválce a výhodou jakékoli spalovací verze je nízká hmotnost od 1,1 do 1,3 tuny podle motorizace. U elektrické verze si musíte přičíst dalších 200 kg. Ty mají za následek, že i výkonnější elektrický pohon, který jsme také krátce projeli, je jen o desetinu sekundy na stovce rychlejší než hybrid. Pozor je třeba dát na to, že plný výkon elektromotoru máte k dispozici jen v režimu Sport. Konkrétně u slabšího elektromotoru je to maximálních 100 kW. U Normalu je to 80 a v Eco režimu jen 60 kW. U silnějšího elektromotoru je odstupňování podobné.

Spalovací verze nám přišla o něco komfortnější, elektrická zase o trochu jistější v zatáčkách. Celkově je Peugeot 208 hlavně auto do města, podvozek většinu času dobře tlumí nerovnosti, ale velké výmoly mu dají i v nižších rychlostech trochu zabrat. I lehké řízení oceníte víc ve městě, modely jako třeba Ford Fiesta nebo Seat Ibiza byly řidičsky přece jen vstřícnější. Ale celkově je Peugeot 208 povedené auto, které je vizuálně velmi atraktivní, skvělé pro jízdu ve městě a zvládne i delší výlety. Podle stavu peněženky a vztahu k elektromobilitě se můžete rozhodnout mezi benzínovou a elektrickou verzí ve stejné karoserii, což může být konkurenční výhoda.

Martin Šidlák