

silnější zátah. K tomu navíc žádá menší příděl paliva. Zatímco při volné jízdě mimo město si čtyřválec ve fabii řekl nejméně o 6,8 litru a po městě spotřeba šplhala k deseti litrům, peugeot dokázal jezdit téměř o jeden litr úsporněji.

Hluk, který lze od obou motorů zaznamenat v interiéru, je velmi podobný. Do devadesátikilometrové rychlosti nepatrný, na dálnici už výraznější. Při stotřicítce točí peugeot skoro 4000 otáček, motor fabie zhruba o 200 méně. Obě auta mají pouze pětistupňové převodovky a vůbec by jim neškodilo, kdyby měly stupňů šest.

ESP za příplatek

Díky dlouhému rozvoru a nízkému těžišti propouští peugeot plavně zatáčkami a náklony karoserie už nejsou zdaleka tak výrazné jako u předchozí generace. Málo se do zatáček naklání i fabia, vyšší těžiště a kratší rozvor však více akcentují její vrozenou nedotáčivost. Při sportovní jízdě pak řidič fabie zřetelněji pociťuje přítomnost protáhlé zadní partie karoserie, kvůli které přechází auto z nedotáčivosti do lehké přetáčivosti.

I když je podvozek peugeotu o poznání komfortnější než u fabie, je to právě škodovka, která se umí lépe vypořádat se špatnými českými silnicemi – tlumení nerovností zvládá bez drnčení přístrojové desky na dlažebních kostkách.

Kdo si vůz vybírá podle zážitků, které mu dokáže zprostředkovat posilovač řízení, bude mít tentokrát těžkou volbu. Oba vozy jsou na tom v tomto ohledu velmi dobře, o něco tužší posilovač má fabia. A řidič, pro něhož je důležitý dobrý výhled z vozu, pochválí spíše škodovku. Ostře skloněné a dlouhé přední sklo peugeotu s sebou přináší nejen horší odhad při určení délky kapoty

Technické údaje

Škoda Fabia Combi 1,6 Elegance Peugeot 207 SW Premium

Druh motoru/počet válců/ventilů	řadový zážehový/4/4	řadový zážehový/4/4
Objem cm ³	1598	1598
Max. výkon (kW/k)		
při otáčkách (ot./min.)	77/105/5600	88/120/6000
Max. točivý moment (Nm) při otáčkách	153/3800	160/4250
Pohotovostní hmotnost/ užitečné zatížení (kg)	1090/515	1220/485
Délka/šířka/výška (mm)	4239/1642/1498	4156/1748/1519
Rozvor náprav (mm)	2462	2540
Objem kufru (l)	480 – 1460	337 – 1258
Převod hnací síly	pohon předních kol, pětistupňová mechanická převodovka	
Zrychlení z 0 – 100 km/h (s)	10,4	9,6
Max. rychlost (km/h)	192	200
Spotřeba paliva město/mimo město/kombinace	9,1/5,6/6,9	8,6/5,0/6,3
Záruka výrobce	2 roky	2 roky
Základní cena (Kč)	424 900	490 900
Prodejní cena po 1 roce a 15 000/30 000 km	273 000/265 000	303 400/295 000
Prodejní cena po 5 letech a 75 000/150 000 km	140 500/119 000	171 400/148 000
Cena servisních prohlídek do 150 000 km (Kč)	28 385	19 900
Povinné ručení Standard/Venkov* (Kč)	5760/4640	5760/4640
Havarijní pojištění Praha/mimo Prahu (Kč)**	12 311/11 746	19 587/18 654

Zdroj: automobilka, cenu ojetého vozidla stanovil Eurotaxglass's, cenu pojištění vypracoval pojišťovací makléř Max Legler, sazby jsou platné pro pojišťovnu Generali. *Sazba Venkov je pro města do 30 000 obyvatel. **Spoluúčast 5%, min. 5 000 Kč.

vozu, ale i protáhlé přední sloupky s nepříjemně velkým „mrtvým“ úhlem.

Od první generace dvěstěšestky udělal peugeot pokrok, který by mohl být pro fabii nepříjemný. Hlavní zásluhu na dobrém pocitu z vozu má motor, který momentálně těžko hledá konkurenci. Kufr peugeotu je sice malý, ale dobře řešený. A posádce nabízí auto větší svobodu díky širší karoserii.

Fabii zase nemůže soupeř konkurovat velikostí kufru, který dosahuje objemu, jaký

mají vozy o třídu nebo dvě výš. Oproti šarmantnímu peugeotu působí škodovka bytelnějším dojmem, je i pečlivěji zpracovaná. A kupodivu také výrazně levnější.

V čem si mohou nakonec oba konkurenti podat ruce, je absence stabilizačního systému ESP v základní výbavě. Škoda za tento systém, který prokazatelně snižuje riziko nehod, žádá 12 000 korun, Peugeot chce dokonce dvojnásobek. ■

JAKUB STEHLÍK



Tříramenný sportovní volant fabie patří ke standardu u verze Sport, u provedení Elegance je za příplatek 1500 korun.



Dvouzónová klimatizace je u peugeotu za příplatek 15 500 korun.