

Druga smer

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič



Obstaja sicer verjetnost, da kateri izmed lastnikov Dvestosedmice (ali Dvestošestice) razmišlja tudi o nakupu različice 207 SW. Ampak če so dovoljene prisposodbe, lahko zapišem, da 207 SW pri iskanju kupcev vozi povsem drugo smer kot klasični 207.

► Dvesto sedem SW je po svoji zasnovi klasičen kombi. Teorija tehnike pravi, da to pomeni (tehnično) sorodstvo platforme, motorjev, prednjih dveh tretjin karoserije in potniškega dela. In to, kot pravim, velja tudi za 207 SW.

To v praksi pri tem Peugeotu z očmi lastnika in voznika pomeni najprej to, da je tudi SW od (servo)volana naprej mehak in prijazen za upravljanje ter da je ambient dokaj

prijeten. Vožnja z njim je, dokler ne zaidete v skrajnosti, enako lahkotna in neutrujajoča kot z 207 in počutje v njem je – tako kot ambient – prijetno. Različni okusi bi seveda navedli različna mnenja, vendar je 207 (SW) v nasprotju z 206 dosti sodobnejši, do njega imamo veliko manj zamer kot do 206 (glejano na vsakega v svojem času), poleg tega pa je ohranil zadostno mero (notranje) oblikovne prepoznavnosti blagovne znamke.

Dobra praktična stran Dvestosedmice je veliko notranjih odlagalnih mest, zaprtih in odprtih ter večinoma uporabnih, da se voznik in sopotnik lahko dobro namestita za udobno vožnjo. Manjka edino kako praktično uporabno mesto za politrsko plastenko, saj takšne obstoječi mesti, verjetno v osnovi mišljeni za pločevinke, ne zadržita že pri malo odločnejšem zaviranju. Druga, tudi ne prav velika pomanjkljivost so gumbi na ključu za odklepa-

nje in zaklepanje, saj so na otip neprepoznani, zaradi česar lahko voznik ponoči odpre zadek, namesto da bi zaklenil avtomobil. Kar pa ni posebej priporočljivo.

Ta avtomobilski razred je v celoti dovolj zrasel, da se vsaj prednja dva potnika dobro namestita in da imata dovolj prostora, da prijetno preživita tudi daljšo vožnjo. V kombinaciji s takšnim motorjem, kot je poganjal testnega 207 SW, je to še posebej lahko.

Sodoben turbodizel s 110 'konji' največje moči je lepo vzgojen: vleče že od 1.000 vrtljajev, lepo vleče od 1.500 vrtljajev, od 2.000 vrtljajev pa je tudi v višjih prestavah mogoče prehitovati na cestah zunaj naselij, saj takrat motor streže že z dovolj navora za takšna početja. Po drugi strani se v primerjavi s podobnimi izdelki tudi presenetljivo rad vrtil (z malce vztrajanja se v četrti prestavi zavrti do 4.600 vrtljajev v minuti!) oziroma daje tak



vtis, čeprav tudi za ta dizel velja, da veliko pridobite s pretikanjem že pri okrog 3.500 vrtljajih v minuti: vsaj daljšo življenjsko dobo in opazno manjšo porabo.

Poraba tega motorja je zanimiva: v mestni gneči se dvigne tudi na devet litrov za 100 kilometrov, pri polnem plinu v najvišji (peti) prestavi, ko merilnik hitrosti kaže 195 kilometrov na uro, pa je po trditvi potovalnega računalnika poraba 11,6 litra na 100 kilometrov. Vrednosti se zdijo razmeroma velike, a je motor lahko tudi varčen: pri 100 kilometrih na uro porabi 4,5, pri 150 pa 7,3 litra na 100 kilometrov. Testno povprečje je na koncu pokazalo prav ugodno vrednost.

Motor se zdi v celoti zelo dober: zaradi lepo razdeljenega navora je pet prestav menjalnika povsem dovolj, in čeprav je njegov princip delovanja (dizelski) za uho prepoznaven tudi znotraj, tu ni čutiti tresljev niti ni slišati pretiranih decibelov. Zato se zdi tudi za nekoliko večjo in predvsem malce težjo kombijevsko karoserijo Dvestosedmice SW zelo primeren partner.

Da bi dobili to kombinacijo motorja in karoserije, se je treba odločiti za najbogatejši paket opreme Premium, kar se sicer v začetku lepo sliši, saj prav temu Peugeotu v praksi ne manjka dosti (morda le tempomata in parkirni PDC). Je pa treba za več kot dve varnostni blazini doplačati! A če z opremo sestopite za stopnico, se bo treba zadovoljiti z le 90-konjskim enakim turbodizlom. Razlika pa je dobrih tri tisoč evrov.

Peugeot je našel zanimivo pot, kako kombi tega malega razreda, ki sicer v splošnem sploh ni priljubljen (tekmecev je izredno malo) in je vseh starejšim kupcem, približati dinamičnim ljudem, mladim in mladim po srcu. Pri tem zagotovo igra veliko vlogo zunanji videz, je pa res, da če se spusti v podrobnosti, hitro ugotovite, da so oblikovalci

“Zadek je zelo praktičen, začeni z vstopom vanj.”

škilili na zadek (prve generacije) Mercedes-Benz A: na boku čisto zadaj je namreč okno razdeljeno s poševnim stebričkom, postavljenim v nasprotni smeri, kot bi zapovedovala neka ne povsem jasno opredeljena logika. Kakorkoli: trik je uspešen. Spodnje okence, ki se zareže daleč v bok, je trikotno, da pa je stvar v ravnovesju, ima 207 SW na spodnjem delu še trikotno luč (rdečo, seveda).

Zadek je zelo praktičen, začeni z vstopom vanj: odpreti je mogoče le zadnjo šipo ali cela vrata (ne pa obojega hkrati, kar ni smiselno), polica nad prtljažnikom ni rolo, ampak trda in pregibljiva v treh delih, na dnu je mreža, na straneh so kljukice (za vrečke), ob desnem boku je z mrežo varovan poglobljen prostorček in zadnja klop je po tretjini deljiva. Tudi litri so zgovorni, prostor pa se zdi na oko zadosti velik za večje kose prtljage.

Če morda na prednjem delu tega Esveja oblikovno ne najdete bistvenih razlik v primerjavi s predhodnikom (oziroma v tem vidite logično oblikovno nadaljevanje iste zgodbe), za zadek tega gotovo ne boste mogli trditi. Oblikovalci so tu ubrali povsem drugo smer. In morda je bolje tako. ◀◀



Peugeot 207 SW 1.6 HDi Premium FAP (80 kW)

Cena osnovnega modela: 18.710 EUR
Cena testnega vozila: 19.050 EUR

NAŠE MERITVE

(T=28 °C / p=975 mbar / rel. vl.=36 % / Stanje števca: 17.451 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,6 s
402 m z mesta: 18,0 s (124 km/h)
1.000 m z mesta: 33,1 s (159 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (V.): 11,4 s
80-120 km/h (V.): 12,6 s

NAJVEČJA HITROST

193 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,2 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.560 cm³ - največja moč 80 kW (109 KM) pri 4.000/min - največji navor 240-260 Nm pri 1.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/55 R 16 V (Continental ContiPremiumContact2).

Mase: prazno vozilo 1.350 kg - dovoljena skupna masa 1.758 kg.

Mere: dolžina 4.156 mm - širina 1.748 mm - višina 1.527 mm

- prtljažnik 337-1.258 l - posoda za gorivo 50 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 193 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s

- poraba goriva (ECE) 6,1/4,4/5,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor: zmogljivosti, poraba
- ▲ zadušeni notranji tresljaji in trušč
- ▲ veliko prostora za drobnarije
- ▲ ločeno odpiranje zadnje šipe
- ▲ uporabnost prtljažnika
- ▲ dinamična pojava

- ▼ le dve varnostni blazini serijsko
- ▼ nima tempomata (Hdi!)
- ▼ neotipljivi gumbi na daljinskem ključu
- ▼ ni prostora za politrsko plastenko
- ▼ ročni pomik zadnjih bočnih šip

Končna ocena

Čeprav je najvišji paket opreme nekoliko skromen, to ne skazi osnovne slike: 207 SW je zlasti s tem motorjem zanimiva in dinamična kombinacija tehnike, videza in počutja. Prav zato je v sicer ne ravno močni konkurenci najboljša izbira za mlajše kupce.