

# Naveličani klasike?



besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Novi Peugeot 3008 hoče biti podobno netipičen kot Nissanov Qashqai. Japonski novinec je ogrel veliko kupcev, zato enako pričakujemo tudi od Peugeota, saj verjetno pešachi še nekaj ljudi, ki si želijo avtomobilske spremembe.

► Predvsem za novega 3008 velja, da je zelo netipičen Peugeot. Ne sicer tako nenavaden kot večji brat 4007, ki je, roko na srce, preoblečeni, Mitsubishijev Outlander, a iz družbe Tristoosmic in Dvestosedmic močno štrli ven. Tako je predvsem zaradi pompozne oblike. Ogromen nos, dvignjen in z za Peugeotte neznailno visoko nameščeno registrsko tablico pa z veliko masko, vstopnimi režami za zrak in ogromnim parom prednjih luči, ki se zajeda globoko v na videz porezane blatnike, česar smo od tega dela PSA že vajeni. 3008 je zadaj še bolj nenavaden, saj so tam kot pri 4007 dvojna vrata prtljažnika (a v primeru 3008 gre za manjša) in kot nekakšne barvne pakce nameščene zadnje luči. Zadnja šipa je s svojo majhnostjo popolno nasprotje dolge in velike srednje. Posledično je vzvratna vožnja nekoliko težja, a se lahko manjša nepreglednost kompenzira s parkirnimi tipali (doplačilo 300 evrov). 3008 ni SUV in tudi noče biti. Hvali se, da je še več. Več? Zmes kombilimuzine, SUV-a in enoprostorca. 3008 je SUV zaradi višje oddaljene karoserije od tal in posledično visokega sedenja, kar nosi na pladnju boljšo preglednost nad dogajanjem okoli avtomobila, ki bi ga po velikosti lahko postavili v vrh spodnjega srednjega avtomobilskega razreda. Blizu 308. Zanimivo je, da so občutki za volanom bližje tistim v kombilimuzini kot tistim v enoprostorcu, saj je streha, predvsem pa zgornji okvir vrat, precej blizu voznikovi glavi, kar še zlasti velja za različico s panoramsko streho, kot je bila testna. Lastnik 3008 se bo najbolj razveselil njegovega prtljažnika. Ne sicer zaradi sicer povsem zadostne litraže, ki pa ne drži rekordne vode, bolj zaradi posluha do uporabnika, s katerim so ustvarili prostor za zadnjo sedežno klopjo. Če se ustavimo najprej pri dvojnih vratih. Njihova pomanjkljivost je, da

spodnji del, ko je odprt, jemlje nekaj mane-  
vrškega prostora za nalaganje. Precej več je  
plusov, od tega, da je na tesnih parkiriščih  
zelo priročno odpreti majhen zgornji del,  
do dveh polic, od katerih spodnja omogoča  
večnivojsko razporeditev. Včasih je zoprno,  
ko imaš le dve roki, pa bi rad v avto zlagal  
špecerijo. S 3008 ne bi smeli imeti težav, saj  
se spodnja polica, ki iz prtljažnika naredi  
dvojno dno, lahko zatakne po diagonali.  
Zatakneš, naložiš in polico namestiš na svoj  
položaj. Lahko jo postaviš nizko ali višje,  
nekje nad nivojem zaprtega spodnjega dela,  
kar ima zopet več prednosti: boljše razpore-  
ditev, lažje razkladanje in nakladanje zaradi  
minimalnega nakladalnega robu, poleg  
tega lahko stvari v spodnji (ali zgornji) del  
nakladate in razkladate neodvisno od česa  
drugega. Prtljažnik se po sistemu dve tretjini  
tretjina poveča z zelo preprostim zlaganjem  
naslonjal zadnje sedežne klopi (vzvoda sta  
v stebričkih prtljažnika), v kateri je luknja v  
sredinskem delu v pomoč pri prevozu dalj-  
ših predmetov, hkrati pa je tudi naslonjalo  
za komolce zadnjih potnikov. Nekoliko  
smo bili razočarani nad prilagodljivostjo  
novega Peugeotovega aduta. Ni ne vzdolžno  
pomične zadnje klopi ne nastavljivih naslon-  
jal zadaj. Bi moralo pa biti zadaj povsem



| Peugeot 3008 1.6 THP (110 kW) Premium



"Pogonski kolesi občasno hlastata  
za oprijemom."



dovolj prostora tudi za dva odrasla, posebej  
za njuna kolena. Če mislite, da je 3008  
velik posebnost med levi zaradi zunanosti,  
še niste sedeli za volanom. Ta je sicer s  
svojim nekoliko preobilnim obličjem stari  
znanec, a popolnoma drugačna zgodba  
je ob voznikovem desnem kolenu. Tam  
je zelo zajetna sredinska konzola, ki daje  
občutek, da je vozniška kabina nekakšno  
letalsko gnezdo. Sprednja sedeža sta dobra,  
položaj za izdatno nastavljivim volanom  
ugoden. Manj razveseljivo je, da je malo  
kakovostnih odlagalnih mest. Resda lahko  
marsikaj pospravite v ogromen predal v  
sredinski konzoli (klimatiziran, z lučko), za  
Peugeotove standarde zelo skromen predal  
pred sovoznikom, pokrit predal pod vola-  
nom pa v vratna odlagališča, v poličko nad  
zaslončkom, v žepka na hrbtiščih prednjih  
sedežev, v žepek ob sovoznikovem levem  
gležnju, v poličko pod volanom, v pokrita  
predala pod stopali zadnjih zunanjih potni-

Iz oči v oči



Vinko Kernc

» Zasljepljen s tehničnimi detajli pogosto  
ne vidim resničnega sveta: ko je prihajal  
Qashqai, nisem razumel, kaj hoče povedati.  
Zdaj (po bitki in generali ...) je jasno: recept  
je (zelo) uspešen. Zato ne dvomim, da bo  
uspešen tudi 3008, ki nekako spada v isti  
(dokaj nov) podpodpodrazred (nečesa pač),  
ima pa tudi to dobro lastnost, da je zunaj  
manj oster od drugih Peugeotov, da je zno-  
traj uporaben, inovativen (kolikor je danes to  
sploh mogoče) in prikupen, še zlasti pa to,  
da je na voljo s tako zmogljivim bencinskim  
(turbo)motorjem. V tem trenutku čisto nepo-  
srednega tekmeca zato nima. «

kov in v utor za pločevinko na sredinski  
konzoli, a ko imate v rokah dve pijači  
iz restavracije s hitro prehrano, ne veste  
natančno, kam bi z njima. Če smo lahko še  
malce zlobni, bi navili ušeska tudi tistim,  
ki imajo na vesti položaj gumbov za izklop  
notranjega alarma in parkirnih tipal (gumba  
sta na levi strani pod volanskim obročem,  
ki ju zakriva) ter rešitev zaslonu potoval-  
nega računalnika. V sredinsko konzolo bi  
lahko dali kaj novejšega, ne te prežvečene  
oranžne robe, ki je poleg tega slabše vidna  
ob močnejši sončni svetlobi in načne kak  
živček, ko vklopiš potovalni računalnik, pa  
ga čez nekaj sekund povozijo izpis radijske  
postaje. Izkušnje z dvopodročno klimatsko  
napravo testnega P3008 so nam dale občutek,  
da je njeno samodejno delovanje dokaj  
sramežljivo, zato je dobrodošla ročna  
pomoč. Elektronika 3008 z zadrževanjem  
skrbri za lahkotna speljevanja v klanec in  
sama zateguje ročno zavoro. To je mogoče

aktivirati in deaktivirati s pritiskom na  
stikalo, njeno samodejnost pa lahko izklju-  
čimo v izbirniku, a potem vas bo vsakič, ko  
boste parkirali (na ravnem), pri izstopanju  
pospremlilo 'kričanje' avtomobila, da ročna  
zavora ni zategnjena. Bolje je avtomobilu  
pustiti, da zateguje in odteguje po mili volji,  
kar ima tudi dobro stran - enostavnejše  
upravljanje. Pazite le, da v avtopralnici s  
tekočim trakom ne boste ugasnili avtomobi-  
la, ker bodo težave. Načeloma je življenje  
s 3008 lahko in predvsem udobno. Ko  
bi le imel še pametni zagonski ključ in ko  
bi na smetišče zgodovine romale stvari, kot  
so odpiranje posode za gorivo s ključem.  
Pod motornim pokrovom testnega Peugeota  
3008 je svoje delo več kot zadovoljivo opravi-  
ljal BMW-jev 1,6-litrski bencinski turbo, ki  
ga poznamo tudi kot člana motorne zasedbe  
308, 207 in Minija, če se omejimo le na dve  
znamki. Med mirno vožnjo se je 1.6 THP v  
povprečju zadovoljil s sedmimi litri goriva,



kar je dober rezultat, ki ga ne pokvari niti desetlitrna poraba, ki jo zahteva nevarčna voznja. Motor že pri 1.400/min streže 240 Nm navora, kar omogoča lenarjenje z ročico šeststopenjskega ročnega menjalnika, ob vrtenju do skoraj šestih tisočakov, kjer doseže največjo moč 110 kilovatov, pa tudi športne užitke, ki jih zmoti le slaba trakcija pogonskih koles na bolj spolzki podlagi. Čeprav pri Peugeotu prodajajo sistem Grip

so prepričljive tudi zaradi vztrajanja v ohranjanju smeri (da je fizika na delu, najprej s siljenjem iz ovinka opozori nos), a smo vozili že nekaj štirikolesno gnanih tekmecev, katerih predstava je bila zaradi boljšega prenosa moči na cesto bolj prepričljiva. Velik delež pri občasnem škripanju na križiščih pade tudi na 16-palčna balonasta obuvala, ki so skrivajo tudi za precej dolgo zavorno pot. Je pa temu novemu Peugeotu treba

“Ureditev prtljažnika je lahko zgled za konkurenco.”

Control (različne nastavitve stabilizacijskega ESP-ja za vožnjo po blatu, snegu in pesku, do hitrosti 50 km/h je tudi izklopljiv) kot enakovrednega štirikolesnemu pogonu, je resnica drugačna. 3008 se med ovinki sicer dobro znajde, saj je nagibanja glede na visoko težišče dokaj malo (za krotenje zadka je pri tej različici in pri najmočnejšem dizlu kriv dodan tretji blažilnik, ki deluje kot hidravlični stabilizator), vozne lastnosti pa

priznati, da je udoben. S tem motorjem tudi manj hrupen, to pa je glavni razlog, da bi se odločili za nakup. Za konec bi se dotaknili še dobre serijske opremljenosti 3008. V osnovni opremi Confort Pack ima ta Peugeotov model med drugim ESP, električno ročno zavoro, šest varnostnih blazin/zaves, električno pomične šipe in ogledala, MP3-radio in potovalni računalnik. ◀◀

Koliko stane v EUR

| DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA: |     |
|---------------------------------|-----|
| Sistem Grip Control             | 100 |
| Steklena panoramska streha      | 500 |
| Zložitveni zunanji ogledali     | 350 |
| Alarmna naprava                 | 350 |
| Parkirna tipala zadaj           | 300 |
| Kovinska barva                  | 450 |



Tabela konkurence

| MODEL                                | Peugeot 3008 1.6 THP (110 kW) Premium | Volkswagen Tiguan 1.4 TSI (110 kW) Trend | Toyota RAV4 2.0 Valvematic (116 kW) 2WD Active | Nissan Qashqai 2.0 16v (103 kW) 2WD Tekna |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--|--|---|
| motor (zasnova)                      | 4-valjni - vrstni                     | 4-valjni - vrstni                        | 4-valjni - vrstni                              | 4-valjni - vrstni                         |
| gibna prostornina (cm <sup>3</sup> ) | 1.598                                 | 1.390                                    | 1.987  | 1.997                                     |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)       | 110/150 pri 5.800                     | 110/150 pri 5.800                        | 116/158 pri 6.200                              | 104/140 pri 6.000                         |
| največji navor (Nm pri 1/min)        | 240 pri 1.400                         | 240 pri 1.750-4.000                      | 198 pri 4.400                                  | 196 pri 4.800                             |
| dolžina × širina × višina (mm)       | 4.385 × 1.837 × 1.639                 | 4.427 × 1.808 × 1.686                    | 4.335 × 1.855 × 1.695                          | 4.315 × 1.780 × 1.615                     |
| največja hitrost (km/h)              | 201                                   | 195                                      | 185  | 192                                       |
| pospešek 0-100 km/h (s)              | 9,8                                   | 9,3                                      | 10,2   | 10,1                                      |
| poraba goriva po ECE (l/100 km)      | 10,6/5,6/7,4                          | 9,4/6,2/7,4                              | 9,4/6,2/7,4                                    | 10,8/6,8/8,2                              |
| cena osnovnega modela (evri)         | 24.100                                | 25.878                                   | 20.900   | 22.140                                    |

Tehnični podatki

**CENA:** (Peugeot Slovenija, d. o. o.)  
**3008 1.6 VTI Confort Pack:** 19.950 EUR  
**3008 1.6 THP (110 kW) Premium:** 24.100 EUR  
**Testno vozilo:** 26.150 EUR

**Moč:** 110 kW (150 KM)  
**Pospešek:** 10,1 s  
**Največja hitrost:** 201 km/h  
**Povpr. poraba:** 9,4 l/100 km

**Garancija:**  
 2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.

**Predvideni redni servisi:**  
 Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

Peugeot 3008 1.6 THP (110 kW) Premium

**STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):**

|                                |                                |                                 |            |
|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------|
| redni servisi, delo, material: | zastopnik ni priskrbel podatka | obvezno zavarovanje (2):        | 3.280      |
| gorivo                         | 10.331                         | kasko zavarovanje (2):          | 3.100      |
| gume (1):                      | zastopnik ni priskrbel podatka |                                 |            |
| izguba vrednosti po 5 letih:   | 7.471                          | <b>Skupaj:</b>                  | ni podatka |
|                                |                                | <b>Strošek za prevoženi km:</b> | ni podatka |

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 28 °C / p = 1180 mbar / rel. vl. = 20 % / Gume: Michelin Latitude Tour HP 215/60R16 H / Starje: Klomatskega Slovaca 2.541 km

**Vozne lastnosti**

**Pospeški** s

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| 0-100 km/h:    | 10,1            |
| 402 m z mesta: | 17,2 (134 km/h) |

**Prožnost** s

|                       |               |
|-----------------------|---------------|
| 50-90 km/h (IV./V.):  | 8,9 s/10,9 s  |
| 80-120 km/h (V./VI.): | 11,9 s/13,8 s |

**Največja hitrost** s

|                         |
|-------------------------|
| 201 km/h (VI. prestava) |
|-------------------------|

**Poraba goriva** l/100 km

|                         |      |
|-------------------------|------|
| najmanjše povprečje     | 7,0  |
| največje povprečje      | 10,9 |
| skupno testno povprečje | 9,4  |

DIAGRAM MENJALNIKA:

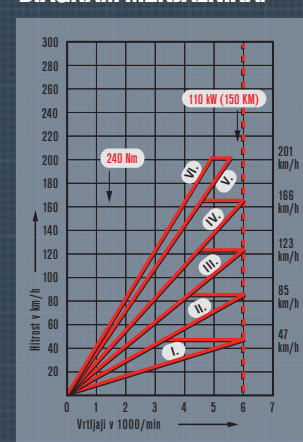
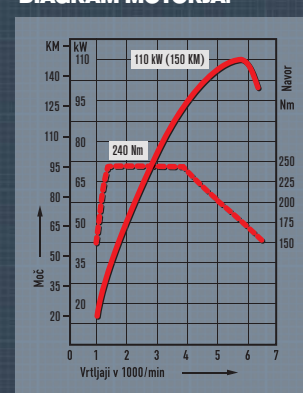


DIAGRAM MOTORJA:



**Trušč v notranjosti** dB

|           |      |     |    |     |
|-----------|------|-----|----|-----|
| Prestava  | III. | IV. | V. | VI. |
| 50 km/h   | 54   | 53  | 52 | 52  |
| 90 km/h   | 60   | 58  | 58 | 56  |
| 130 km/h  | 66   | 64  | 62 | 62  |
| Prsti tek | 37   |     |    |     |

**Zavorna pot** m

|              |                     |
|--------------|---------------------|
| od 130 km/h: | 73,7                |
| od 100 km/h: | 43,1 (AM meja 40 m) |



**Napake med testom**  
 brez napak

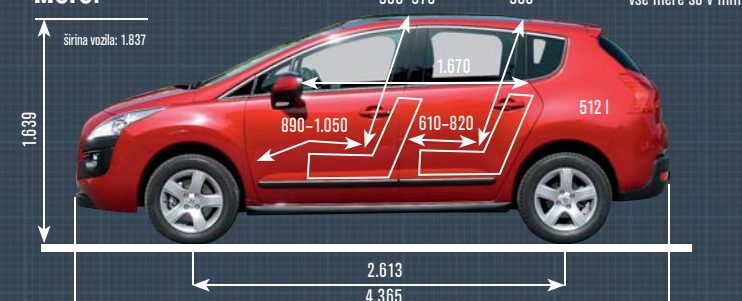
UŽITEK V VOŽNJI:

Če bi imel štirikolesni pogon, bi mu dali vsaj enega smeška več.

TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 77 × 85,6 mm - gibna prostornina 1.598 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5.800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,5 m/s - specifična moč 68,8 kW/l (93,6 KM/l) - največji navor 240 Nm pri 1.400/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polninskega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - hitrosti v določenih prestavah pri 1000/min: I. 8,23; II. 15,16; III. 22,01; IV. 28,11; V. 35,40; VI. 42,75 - platišča 7J × 16 - gume 215/60 R 16 H, kotalni obseg 2,00 m. **Voz in obese:** kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.459 kg - dovoljena skupna masa 2.020 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.500 kg, brez zavoro: 650 kg - dovoljena obremenitev strehe: 70 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva [ECE] 10,6/5,6/7,4 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub>: 176 g/km.

Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1.837 mm - kolotek spredaj 1.526 mm - zadaj 1.521 mm - rajdni krog 11,4 m.  
**Notranje mere:** širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.470 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 490 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejše serijske opreme: vozniška in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - dežno tipalo - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-prevajalnikom, MP3-prevajalnikom - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen volznik in sovoznikov sedež - meglenski spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

|                             |            |   |
|-----------------------------|------------|---|
| Zunanost (15)               | 12         | Večini očem je simpatičen. K izdelavi nimamo pripomb.   |
| Notranjost (125)            | 102        | Dobro opravljeno delo inženirjev, ki so poskrbeli, da je življenje s 3008 lahko, udobno in prostorno.   |
| Motor, pogon, podvozje (65) | 49         | Občasno hlastanje pogonskih koles za oprijemom malce pokvari vtis, ki ga naredita odlični motor in dobro podvozje.  |
| Vozne lastnosti (70)        | 53         | V primerjavi s klasičnimi enoprostorci se bolj pozna občutljivost za bočni veter, drugače pa 3008 enakovredno leži na cesti.  |
| Zmogljivosti (35)           | 31         | Odlični motor prinaša paketu točke, ki lahko v boju s 'konkurenco' odločijo.  |
| Varnost (45)                | 33         | Pet zvezdic EuroNCAP-a, šest varnostnih blazin/zaves, sidrišča isofix in slaba zavorna pot.   |
| Gospodarnost (65)           | 40         | Poraba goriva je močno odvisna od načina vožnje, je pa lahko 1.6 THP tudi varčen. Le dveletno jamstvo.  |
| <b>Skupaj</b>               | <b>320</b> | Da je po točkah 3008 slabše uvrščen od nedavno preizkušenih in ocenjenih Renaulta Scenica in Toyote Verso, je le odraz njegove posebnosti. Ni tipičen predstavnik klasičnega avtomobilskega razreda, zato je poseben. |

**OCENA** avto magazine 1 2 3 4 5  
 Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ pojava prostornost
  - ▲ izdelava
  - ▲ prtljažnik (dvojno dno, dvojno odpiranje)
  - ▲ zanesljiva lega z malo nagibanja
  - ▲ udobje (vzmetenje, sedeži, motor)
  - ▲ motor
  - ▲ varnost (5 zvezdic EuroNCAP)
  - ▲ dobra serijska opremljenost
- ▼ občasen slab oprijem pogonskih koles
  - ▼ dolga zavorna pot (meritve)
  - ▼ preglednost zadka
  - ▼ slaba prilagodljivost zadnje klopi
  - ▼ odpiranje posode za gorivo s ključem
  - ▼ muhasta elektronska ročna zavora (ob izklopu)
  - ▼ vidljivost zaslon potovalnega računalnika ob močnejši svetlobi