



Uau!

Saj ne, da bi imeli kaj proti Peugeotom. Ampak hej, tale je pa presenetil!

besedilo: **Vinko Kernc** • foto: **Aleš Pavletič**



►► Celo 'popraznične ponedeljkove' napake tega avtomobila niso zasenčile njegovega splošnega vtisa. Res je: nekdo je razbil ogledalce v voznikovem senčniku, samodejno nastavljanje višine snopa žarometov ni delovalo, prikazovalnik HUD je zdaj deloval, zdaj ne in avtomobil je narahlo vlek v desno. A stvari so rešljive.

Videz zunanosti? Recimo, da je nekaj posebnega, in marsikomu vzbudi zanimanje. In potem pride tisto, za 3008 najpomembnejše: radovednež pokuka v notranjost in opazi nenavadno obliko voznikovega delovnega prostora; visoko dvignjen, z armaturno ploščo povezan del med voznikom in sovoznikom. Morda je težko verjeti, saj se sliši nelogično in neracionalno, a (preverjeno) lahko prav ta del prevesi tehtnico v prid nakupa tega avtomobila.

Ta sredinska konzola je v osnovi dobra: voznikova desna roka lepo in udobno počiva na njej. Je pa tudi krivec za tri nevšečnosti. Prvič, predal pod njo ima pokrov zasnovan tako, da se odpira proti vozniku, zato ga sovoznik le stežka uporablja. Drugič, pred predalom sta učinkoviti mesti za pločevinke, a če je tam le ena, je pretikanje neudobno. In tretjič, če je treba na hitro zasukati volanski obroč (na primer v kritični situaciji), se voznikov desni komolec zaleti v predalnik, kar ne pomeni le nevšečnosti, ampak tudi možnost, da manever ne bo izpeljan, kot bi si voznik želel.

Na marsikaj se človek navadi, če ima 'višje' razloge. In da nenavadnost privlači, tudi že vemo. Takole je v Tritisočsmici: ni le sredinski del tisti, ki je drugačen, kot smo vajeni; tudi položaj voznika je nekaj posebnega. Drugje je spodnji rob sprednje šipe, drugje je njen



zgornji rob, drugje je notranje vzvratno ogledalce, drugače je razporejeno 'pohištvo' okrog voznika.

3008 prav z voznikovega položaja ustvari najboljši vtis celote. Izza volanskega obroča daje vtis čvrstosti in kompaktnosti avtomobila, ker se tu sešteje večina njegovih lastnosti: položaj voznika, zunanje mere, notranji prostor, zasnova armaturne plošče, materiali, izdelava, trdota volanskega serva, volanski mehanizem in motorne zmogljivosti. Vse naštetu pa daje odličen vtis celote.

Tu bi lahko zapis pravzaprav končali, a vseeno. Dodati je namreč treba še nekaj prednosti, na primer odlično zvočno izolacijo, zaradi katere je možen povsem normalen pogovor v kabini tudi pri 160 kilometrih na uro, ali pa splošno uporabnost tega avtomobila. Če preskočimo že omenjene dobre strani voznikovega delovnega prostora, omenimo še luknjo za smuči, deljivo odpiranje prtljažnika (spodnja tretjina pokrova se spusti v vodoraven položaj,

"Na marsikaj se človek navadi, če ima 'višje' razloge. In da nenavadnost privlači, tudi že vemo."

prikladen za nalaganje), vse štiri samodejno pomične šipe v obe smeri, tretjinsko deljivost zadnje klopi (kjer se v eni potezi ob polaganju naslonjala narahlo poglobi tudi sedalni del, dodaten vzvod za to pa je tudi v prtljažniku), zavesice za okni v zadnjih bočnih vratih, panoramsko sončno okno v strehi, skoraj popoln avdionavigacijski sistem, učinkovito klimatsko napravo (ki zahteva med delovanjem le korekcijo temperature, pa še to le za kako stopinjo Celzija), ogromno učinkovitih predalov in mest za odlaganje drobnarij in dobro notranjo osvetlitev, pri kateri je ena od lučk v prtljažniku tudi prenosna baterijska svetilka. Takšnega paketa v tem velikostnem razredu (3008 je tehnično izvedenka modela 308, ki je tipičen predstavnik spodnjega srednjega razreda) nismo vajeni.

Tudi kako pomanjkljivost najdemo: recimo počasno in pomanjkljivo navigacijo (v mestu

prepočasi zazna spremembo ulice in v njej še ni ljubljanskega šentvidskega predora) pa reže za piš k zadnji klopi, ki se jih ne da zapreti, hlajenje v predalu med sprednjima sedežema, katerega reže tudi nimajo vzvoda za zapiranje, ali pa pokrovček za gorivo, ki ga je mogoče odpreti le s ključem.

To nas pripelje k mehaniki. Tudi 3008 ima tipičen Peugeotov menjalnik, ki je pri pretikanju na mestu nedoločen, pri počasnem pretikanju med vožnjo soliden, pri hitrem pa se temu dobesedno upira. Rekel bi: pri normalni vožnji je dober. In nič več kot to. Povsem drugačen pa je motor v tem avtomobilu. Dva litra in turbopuhalo temu turbodizlu dajeta odlične zmogljivosti, še bolj kot to pa preseneča njegova poraba. Potovalni računalnik sicer čisto rahlo laže (po naših meritvah za okoli pol litra na 100 kilometrov), a to ne vpliva na splošen vtis. Takole motoriziran 3008 pri slabih 200 kilometrih na uro porabi le dobrih 12 litrov na 100 kilometrov, sicer pa smo med vožnjo razbrali naslednje vrednosti: pri 90 kilometrih na uro v četrti prestavi tri, v peti 3,5 in v šesti 3,9 litra na 100 kilometrov (v 'napačno' smer naraščajoča poraba je posledica prenizkih vrtljajev v višjih prestavah), pri 130 kilometrih na uro v četrti prestavi sedem, v peti šest in v šesti 5,7 litra na 100 kilometrov. Pri 160 kilometrih na uro porabi v šesti prestavi okrog osem litrov goriva na 100 kilometrov, pri nežni vožnji na avtomobilski cesti do omejitve pa v povprečju le sedem litrov na 100 kilometrov.

Pa ob tej ugodni porabi še nazaj k motornim zmogljivostim. Motor se brez težav res zavrti do 5.000 vrtljajev v minuti, kjer se začne rdeče polje, a se z zornega kota vsakdanje uporabe prav nič ne pozna, če voznik pretika pri 4.000 vrtljajih v minuti, je pa do te vrednosti motor opazno tišji, poraba manjša in trajnost mehanike – po izkušnjah – daljša. Motorju skoraj nikoli ne zmanjka sape, tudi pri vožnji navkreber, in takrat ko so voznikove zahteve – recimo temu – športne. Tudi takrat se izkaže podvozje, ki sicer ni pretirano športno naravnano, a vseeno brezhibno vodi kolesa v smer, ki jo izbere voznik z volanskim obročem.

Zato še enkrat: uau! Peugeot 3008 2.0 HDi je v tem trenutku najboljši Peugeot. In to prepričljivo. ◀◀

Peugeot 3008 2.0 HDi (110 kW) Premium Pack



Peugeot 3008 2.0 HDi (110 kW) Premium Pack

Cena osnovnega modela: 27.950 EUR
Cena testnega vozila: 33.050 EUR

NAŠE MERITVE
T = 23 °C / p = 890 mbar / rel. vl. = 53 % / Stanje kilometrskega števca: 10.847 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 9,8 s
402 m z mesta: 17,0 s (133 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV/V.): 6,8 s / 10,6 s
80–120 km/h (V./VI.): 10,0 s / 13,1 s

NAJVEČJA HITROST
193 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 38,2 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – glina prostornina 1.997 cm³ – največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.750/min – največji navor 340 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 235/45 R 18 W (Continental ContiSportContact3).
Masa: prazno vozilo 1.529 kg – dovoljena skupna masa 2.080 kg.
Mere: dolžina 4.365 mm – širina 1.837 mm – višina 1.639 mm – prtljažnik 512–1.604 l – posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 195 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,7 s – poraba goriva [ECE] 7,1/4,7/5,6 l/100 km, izpust CO₂ 146 g/km.

NAPAKE MED TESTOM
avtomobil vleče rahlo v desno
počeno ogledalce v voznikovem senčniku
ne deluje samodejna nastavitve višine snopa žarometov
prikazovalnik HUD pogosto ne deluje

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ splošen vtis čvrstosti in kompaktnosti
▲ motor: zmogljivosti, poraba
▲ oprema
▲ podvozje
▲ zvočna izolacija
▲ notranji materiali in izdelava
▲ počutje v notranjosti, udobje

▼ počasna in pomanjkljiva navigacija
▼ pokrovček goriva na ključ
▼ napake testnega vozila
▼ nekaj nepraktičnih notranjih rešitev

Končna ocena

Peugeot še ni izdelal avtomobila, ki bi pustil tako suveren splošen vtis. Tale 3008, s tem turbodizlom v nosu, je zelo vsestranski avtomobil, ki bo vseh tako vozniku kot potniku.