

Uspesnež



Dobrodošli v svetu križancev! Tja je pred dobrima dvema letoma pokukal tudi Peugeot s svojim 3008. Kupci so ga toplo pozdravili.

► 3008 ima razen dveh ničel v svojem 'menu' še več nenavadnosti, a se je vse skupaj izkazalo kot prava osvežitev za kupce. Osnovna drugačnost je seveda videz. Videti je malce zavaljeno in baročno, a njegova višina zagotavlja višje sedenje, ki je danes zelo priljubljeno. Prednja maska z velikima prezračevalnima odprtinama pod sredinskim odbijačem deluje dokaj agresivno, a po svoje dovolj simpatično. Sicer se 3008 zdi kot nekakšen malo povišan kombi, z vzdolžno predeljenimi zadnjimi vrati, ki se izkažejo za zelo uporabna. Večji del, ki ga odpiramo navzgor, uporabljamo običajno, če pa moramo naložiti še kakšen težji ali večji kos prtljage, si z odprtjem spodnjega dela vrat olajšamo delo. Eden pomembnih razlogov za nakup Peugeota 3008 je zagotovo tudi prostornost prtljažnika.

Tudi potniki na zadnji klopi so lahko zadovoljni s prostorom, manj pa ga je na

sedežih spredaj, zato se voznik in sopotnik počutita utesnjena, predvsem zaradi ogromnega sredinskega hrpta.

Upravljanje gumbov tudi povzroča malce težav, preden se voznik navadi na njihovo postavitev in številčnost. V preizkušenem Peugeotu jih je bilo veliko, ker je bila oprema bogata, dopolnjena tudi z zaslonom na armaturni plošči nad merilniki v voznikovem vidnem polju, kamor si po lastni izbiri voznik projicira uporabne podatke o trenutni vožnji (na primer hitrost). Zadeva je zelo uporabna, a ne moremo zapisati, da lahko za vedno nadomesti klasične merilnike, ker včasih (ob sončnih odsevih) podatkov na zaslonu ni mogoče zanesljivo prebra-

ti. Malo preveč težav za to, da bi lahko zapisali, da je upravljanje odlično, sta skupaj povzročala tudi ročica samodejnega menjalnika in gumb za popuščanje samodejne 'ročne' zavore. Za to, da bi nežnejše speljal z mesta, potem ko je avtomobil samodejno zategnil zavoro, je bilo potrebno kar nekaj spretnosti, da je gumb popustil.

Manj smo lahko zadovoljni s preglednostjo in z možnostjo natančnega upravljanja oziroma parkiranja. Peugeot 3008 je prav toliko zaobljen, da ni dovolj pregleden pri parkiranju, pomoč tipal pomožnega sistema pa se zdi precej nenatančna in tako voznik zelo težko oceni manjše parkirne 'luknje'.

Pogonski sklop se zdi najboljši del preizkušenega avtomobila, saj je zares močan, menjalnik pa udobno sledi vsem voznikovim željam.



tikanja, pa tako in tako kmalu ugotovimo, da podpora elektronika veliko bolje sledi dogajanju na cesti kot povprečen voznik. Je pa samodejni menjalnik precej vplival na gospodarnost. Da bi lahko dosegel povprečje porabe pod številko osem, je bilo treba kar precej paziti pri pospeševanju in siceršnjem preveč širokosrčnem pritiskanju na plin, tako da je tudi ta samodejni menjalnik potrdil sicer znano dejstvo o slabšem izkoristku goriva. V preizkušenem 3008 je bil (sicer za



V kombinaciji s samodejnim menjalnikom (Peugeot ga označuje kot sekvenčni Porschejev sistem tiptronic) je tudi nekoliko močnejši dvolitrski turbodizelski motor (163 'konjev'). Pogonski sklop se zdi najboljši del preizkušenega avtomobila, saj je zares močan, menjalnik pa udobno sledi vsem voznikovim željam - v položaju D. Če si zares zaželimo sekvenčnega pre-

doplačilo) tudi navigacijski sistem, ki zelo poveča udobje v vožnji, saj poleg tega, da omogoča iskanje prave poti (slovenski cestni zemljevidi niso bili najnovejši), vsebuje tudi vmesnik bluetooth za preprost priklop mobilnika na prostoročen sistem telefoniranja. Kot dodatek smo lahko uživali tudi v glasbi iz ozvočenja JBL, a razen glasnosti zvok ni dovolj prepričljiv. ◀◀

Peugeot 3008 2.0 HDi (120 kW) Premium Pack

Cena osnovnega modela: 29.850 EUR
Cena testnega vozila: 32.500 EUR

NAŠE MERITVE
T = 12°C / p = 1.001 mbar / rel. vl. = 39 % / stanje kilometrskega števca: 4.237 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,4 s
402 m z mesta: 17,5 s (130 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST 190 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 41,2 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.997 cm³ - največja moč 120 kW (163 KM) pri 3.750/min - največji navor 340 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor pooganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/50 R 19 W (Hankook Optimo).
Masi: prazno vozilo 1.539 kg - dovoljena skupna masa 2.100 kg.
Mere: dolžina 4.365 mm - širina 1.837 mm - višina 1.639 mm - medosna razdalja 2.613 mm - prtljažnik 435-1.245 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,4/6,6 l/100 km, izpust CO₂ 173 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje
- ▲ prostornost zadaj in v prtljažniku
- ▲ motor in menjalnik
- ▲ oprema
- ▼ slaba preglednost
- ▼ poceni videz sredinske konzole
- ▼ prevelika poraba goriva
- ▼ pomanjkljiva navigacija
- ▼ nezadovoljive zavore

Končna ocena

Še vedno drži, da je to najboljši Peugeot doslej. A pri tem najboljše opremljenem in najdražjem 3008 je vprašanje le to, ali je denar vanj pravilno vložen.