

V troje



Čeprav mi je zdrava pamet velevala, da poledenela podlaga ni najboljši poligon za 180-konjskega 307, je rdeči vraglec v glavi zopet zmagal. »Kaj praviš, ti, jaz in najposkočnejši 307 na poledenelem Krimu?« je odmevalo med mojima ušesoma. Pravim, zakaj pa ne.

Priznam, s prepričevanjem Peugeot ni imel težkega dela, saj se je že dokazal na suhem cestišču v okolici Ljubljane.

Najposkočnejši 307 je, kot smo v Avto magazinu že pisali, po novem vidno olepšan z novimi lučmi, agresivnejšo masko in drugimi drobnimi popravki, zaradi česar je še vedno zelo všečen avtomobil. Pravzaprav nas ni malo, ki nam je agresivnejši prednji del še bolj všeč, čeprav je - kot se je zgodilo tudi nam - nizko nameščena prednja registrska tablica v zimskih dneh prav klicala po tem, da jo na zasneženih parkirnih prostorih izgubite. Malce nerodnosti, ko se naslonite na sneg, in plastična obroba počti ter pusti vašo identifikacijo bližnjim krtom.

Dvolitrski Peugeot 307 Feline je pravzaprav zelo diskreten avtomobil, lahko bi dejali kar sramežljiv. Njegovih motornih mišic ne boste zaznali, dokler ne boste s povečevalnim steklom pokukali na boka, kjer je sramežljivo napisano 180. Zakaj je mišičnjak tako podoben preosta-

lim različicam, da šele pogled na malce večji zaključek izpušne cevi ali diskreten zadnji spojlerček razkriva njegovo naravo, nam je ostalo neznanka. Čeprav je treba dodati, da ksenonski žarometi in 17-palčna aluminijasta platišča pomagajo zaobiti to sramežljivost.

Aluminij je material, ki ga je v tem Peugeotu veliko. S pripombo, da je nekje zaželen, druge pa ne. Aluminijaste stopalke, ki so oborožene s kakovostno gumijasto oblogo, so skoraj nujno pomemben del opreme dandanašnjih športnih avtomobilov, čeprav dinamični vozniki bolj gledamo na njihovo postavitev (se še spomnite, tovariši, tehnike prsti-peta) kot pa na lahkotnost in prikupnost. Tristosedmica je pri ocenjevanju postavitev (in s tem uporabnosti) stopalk v zlati sredini, saj se lahko z nogami igrate recimo reli voznika Grönholma, vendar smo po drugi strani božali in teptali že boljše. Nikakor pa nam ni jasno, zakaj vztrajajo pri aluminijasti prestavni ročici. Pozimi je namreč tako mrzla, da bi se

zjutraj v službo najraje odpeljal kar v prvi prestavi, poleti pa tako vroča, da bi morale biti dirkaške rokavice del serijske opreme. Poleg tega potna desnica in drseči aluminij nikoli ni bila prijetna kombinacija. Ali se Peugeotovi načrtovalci ne vozijo s svojimi stvaritvami?

Toda ko klimatska naprava segreje ali ohladi aluminij na znosno temperaturo, lahko začneš opazovati bogato opremo. Usnje, ki navdušuje s svetlimi šivi na sedežih, vratih in celo na armaturni plošči, školjkasto oblikovani sedeži, ki zadnjo plat zabetonirajo, vsem potnikom viden barvni zaslonček, prek katerega lahko upravljamo tudi navigacijo, šest varnostnih blazin in izklopljiv ESP so zadostni razlogi, da v tem avtomobilu ne boste razočarani. In nato pride najlepši del - vožnja. Na poti na Krim takoj opaziš, da temu Peugeotu manjka šesta prestava. A da ne bo nesporazumov: šesta prestava mu nikakor ne manjka zaradi premajhne končne hitrosti, ampak zgolj za večje slišno udobje (da med normalno vožnjo motor ne



»Šesta prestava mu ne manjka zaradi premajhne končne hitrosti, ampak zgolj za večje slišno udobje.«



rohni) in manjšo porabo goriva. Čeprav je testni avtomobil porabil v povprečju kar 12,5 litra bencina, pa je to zanesljivo največja poraba, ki jo lahko dosežete. Zimske gume, sibirskie temperature in dinamični vozniki, ki smo v celoti izkoriščali konjušnico, so pač žejo povečali, a tega mu nismo šteli v zlo. Zakaj? Zato ker je dvolitrski atmosferski motor res dober. V nižjih vrtljajih se lahko pohvali z navorom, v višjih z močjo in zvokom, ki malce spominja na dirkalnike Kit car. Nikoli vas ne bo razočaral, ne pri vožnji 'počez' na Krimu ne na avtocesti, ko bo zopet kdo mencaje in težkega

srca končno zapeljal s prehitevalnega pasu. Na Krimu pa poezija, ki jo razumemo le dinamični vozniki, simfonija močnega motorja, zanesljivih zavor, izklapljivega stabilizacijskega sistema in zlorabe ročne zavore. Tristosedmica, čeprav gnana le na prednji kolesni par, prikrađe vozniku nasmeh na usta. Zanesljivost (čeprav se ob kakšni cestni neravnini sprašuješ, koliko časa bi vse ostalo na svojem mestu), natančna vodljivost (česar ne čutiš prek zadnjice, ti daje občutek na volanskem obroču), hiter menjalnik (eden boljših v Peugeotu zadnjih let, vendar še vedno malce

nenatančen zaradi žične povezave) in zavore (ki so tudi legendarno Hrušico in spust proti Ajdovščini preživele brez popuščanja) so pravi balzam na rano, ki ti jo na duši pusti dolg delovni teden s tečnim šefom. Toplice, smučanje ali morje za sprostitve? Zakaj že?

Stoosemdesetkonjski Peugeot 307, po domače imenovan tudi RC, je z mehaniko prijetno prese-netil. Malce manj navdušeni smo bili nad ceno, saj brez dodatkov stane 5,4 milijona tolarjev. Če upoštevamo, da stane recimo VW Golf GTI z 20 KM več slabih 5,8 milijona, potem vemo, da je boj za kupce v tem GTI-jevskem razredu neizpro-sen. A rdečemu vragcu, ki dinamičnim voznikom ne da miru, je vseeno. Samo da je akcija! Se ga sploh lahko ukroti? ■

Peugeot 307 2.0 16V (130 kW) Feline

Cena osnovnega modela:	5.400.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.105.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števec: 4977 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	8,0 s
402 m z mesta:	15,8 s (146 km/h)
1000 m z mesta:	28,7 s (183 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	9,3 s
80-120 km/h (V.):	11,8 s

NAJVEČJA HITROST

215 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 12,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 130 kW (177 KM) pri 7000/min - največji navor 202 Nm pri 4750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 25/50 R 17 V (Continental ContiWinterContact TS790V M+S).

Mase: prazno vozilo 1260 kg - dovoljena skupna masa 1700 kg.

Mere: dolžina 4211 mm - širina 1746 mm - višina 1514 mm - prtljažnik 341-1328 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,4 s - poraba goriva [ECE] 11,8/6,5/8,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ oprema
- ▲ športni sedeži
- ▲ aluminijaste stopalke
- ▼ samodejno delovanje brisalnikov
- ▼ aluminijasta prestavna ročica
- ▼ nima šeststopenjskega menjalnika

Končna ocena

Če ne bi vedel, da v 206 RC vgrajujejo podoben motor, bi trdil, da so ga naredili za 307. Mehanika navdušuje, malce manj izbira nekaterih materialov. Ko bi le imel še šeststopenjski menjalnik ...