

Zimsko-poletna kolekcija

Pravijo, da so avtomobili naša druga oblačila. Toda za razliko od »klasičnih cunj« smo pri avtomobilu veliko bolj omejeni pri izboru. A modna muha, imenovana CC (ali daljše Coupé Cabriolet), bo razveselila vse, ki so ali le hočejo biti »in«. Oblecite se vremenu in počutju primerno, vozite CC-ja!

Besedilo Aljoša Mrak Foto Aleš Pavletič





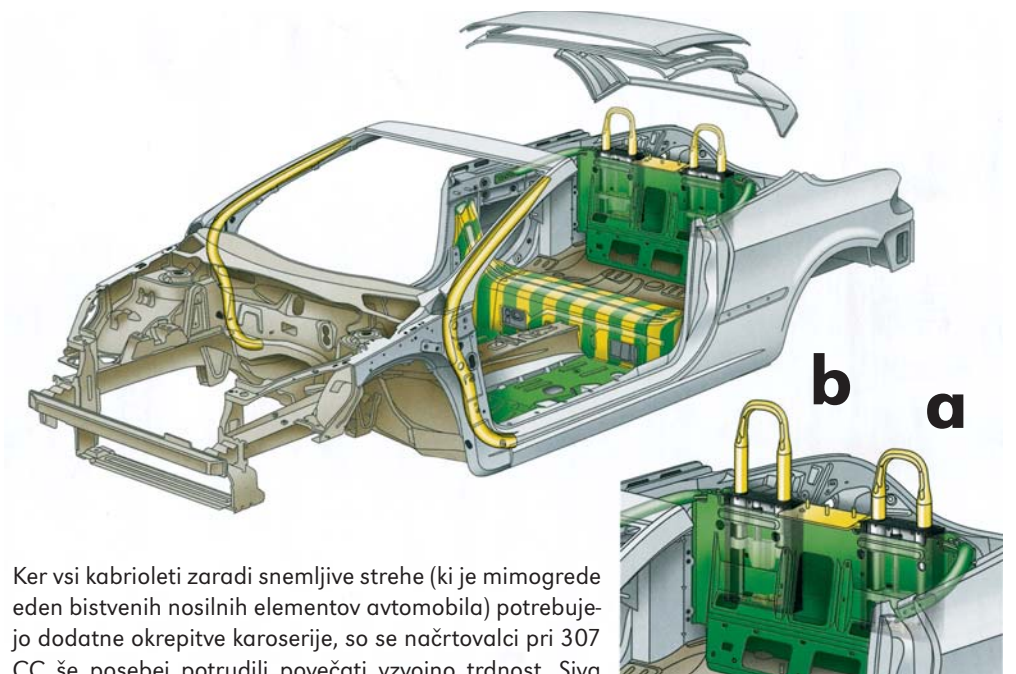
Nekateri pravijo, da so avtomobili CC (ali Coupé Cabrioleti) modna muha, ki bo kmalu potonila v pozabo. Vendar za razliko od zelo modernih oblačil, pri katerih je treba prevečkrat žrtvovati udobje za lepoto, so CC-ji vedno bolj uporabni. Po modelu 206 CC, ki je to modo začel, je 307 CC veliko večji, zato tudi uporabnejši in prijetnejši. Ampak še vedno imaš občutek, da so ga Francozi naredili prav in samo zato, čeprav sem bil presenečen, koliko zavidljivih oči iz Dvestošestk CC je zrl v testni avtomobil. Potencialnih kupcev je torej vsekar veliko, o tem ni dvoma.

S CC-jem dobite ekskluzivnost, zaradi katere ni treba žrtvovati udobja. Od klasične različice 307 je CC daljši za 14 centimetrov, vendar predvsem zaradi večjega previsa čez zadnjo os. Prednji del je popolnoma podoben bratrancu, če klasični različici lahko tako rečemo, medtem ko je zadnji čisto nov. In prav pri njem so oblikovalci naredili res dobro delo. Poglejte zadnje luči, kjer diode prekriva elegantno satovje! Če smo čisto odkriti, so 112 diod namestili le v določena svetilna telesa, niso pa jih uporabili v vzratni luči, meglenci in dveh smernikih. Seveda ne smemo pozabiti omeniti še

tretje zavorne luči, kjer diode z učinkovitejšo svetilnostjo igrajo zelo pomembno vlogo pri varnosti. In prav varnost potnikov je bil glavni cilj načrtovalcev tega avtomobila, saj so potniki v kabrioletih še toliko bolj izpostavljeni. Kako varni smo pri prevračanjih (pozor, takih nesreč je po statistiki le okoli 9 odstotkov), si preberite v posebnem tehničnem kotičku, nekaj besed pa bomo spregovorili še o dodatnih karoserijskih okrepitvah. Na spodnjem delu karoserije so načrtovalci namestili profile v obliki črke V, ki varujejo potnike predvsem pri bočnih trkih, seveda pa so elektronski siste-



Tehnični kotiček



Ker vsi kabrioleti zaradi snemljive strehe (ki je mimogrede eden bistvenih nosilnih elementov avtomobila) potrebujejo dodatne okrepitve karoserije, so se načrtovalci pri 307 CC še posebej potrudili povečati vzvojno trdnost. Siva barva ponazarja karoserijske dele, ki so znani in uporabljeni že pri klasičnem 307, medtem ko rumena in zelena barva prikazujeta okrepitve. Seveda pa na sliki niso vidne tudi druge karoserijske spremembe, recimo ojačitve v pragovih in v obeh A-stebričkih, ki maso karoserijske lupine CC-ja povečajo kar za 81 kg (385 v primerjavi s 304 kg trivratne različice).

Bodite pozorni na manjšo sliko, kjer med prevračanjem avtomobila zaščita za glave potnikov (sicer skrita v dveh zgornjih zadnjih sedežev, slika a) skoči iz svojega osnovnega položaja (b) in tako še dodatno zavaruje ne samo zadnja, ampak tudi prednja potnika.

mi tisti, ki aktivno varnost najbolj povečajo. Sistem proti blokiranju ABS, elektronska porazdelitev zavorne moči EBFD, dodaten pojemek pri ostrem zaviranju EBA, stabilizacijski sistem ESP, samodejno prižiganje luči, tipalo za dež, tipalo za pomoč pri parkiranju, opozorilo o neprivezanem potniku, prikazovalnik zunanje temperature ... Veliko elektronike, toda, kakor pravijo pametni, ni vse zlato, kar se svetli!

Omenjeni sistemi delujejo preventivno, da se nesreča sploh ne zgodi. Pa vendar se človek začne spraševati, ali je to res. ABS, EBFD in EBA naj bi zagotovili kratko zavorno pot, predvsem pri silovitem zaviranju, toda na testni meritvi smo bili s slabimi 50 metri bolj razočarani kot zadovoljni. Priznamo, zimske gume in temperature okoli ničle niso najidealnejše za podiranje rekordov, vendar se je tudi pozimi treba hitro ustaviti, kajne? Samodejno prižiganje luči žal za Slovenijo ni najboljše rešitev, saj so luči v garaži svetile,

takoj zunaj garaže pa sem imel občutek, da sem srečal vse svoje prijatelje. Seveda, bili so le prijazni vozniki, ki so mi z vključevanjem »dolgih luči« poskušali dopovedati, da sem lahek plen policistom. Ko nato le prižgeš luči, pa se zatemni zaslon (zanj je to ukaz za noč), zato težko prebereš zunanjo temperaturo. Kaj še? Tipalo za dež včasih kar neprijetno preseneti voznika, ko brisalnika čisto ponorita, zvočno opozorilo za neprivezanost je že pri počasni vožnji v garaži tako neprijetno, da bi ga človek najraje lastnoročno odstranil ... Toda kljub pomanjkljivostim imajo vsi ti sistemi pomembno funkcijo, kar dokazujejo tudi štiri zvezdice pri EuroNCAPU, zato jih toplo priporočam. Vedite pa, načrtovalci pri Peugeotu, da vam nečesa le ne oprostim. In sicer sistema ESP, ki ga sicer lahko izključimo, vendar se samodejno vklopi pri hitrosti nad 50 km/h. Zakaj potem ponujate pod motornim pokrovom celo konjušnico, če tega ne smem in ne morem izko-

ristiti?!? Na slavnih planinskih ridah, kjer so nastale »akcijske« fotografije, se nismo vozili niti po omejitvah, saj je ESP prijazno zagotovil, da sem se skozi idealno zarisane ovinke peljal kot upokojenec. Javno zahtevam, da imamo vozniki v športnih avtomobilih vsaj možnost, da različna »samodelujoča« elektronska pomagala lahko povsem izklopimo. 1,6-litrski motor je sicer povsem dovolj - konjušnico bom raje imel v bližnjem hlevu, saj je to prav gotovo bolj zabavno!

Toda da ne bomo le gledali miške, spregledali pa slona, naj povem, da je bilo druženje s 307 CC-jem vseeno zelo prijetno. K temu je prav gotovo pripomogel dvolitrski aluminijast atmosferski motor, znanec iz modela 206 RC, ki s 180 KM vsaj na ravninah sproža valove adrenalinske poplave v voznikovih žilah. Le predstavljajte si: igla merilnika motornih vrtljajev se hitro bliža številki 7000, desnica kar se da hitro pretakne v višjo prestavo in znova



Drugo mnenje

Vinko Kernc Zanimive zadnje luči! Ampak bolj kot zunanost sama ali streha »CC« me je zanimal motor. 'Konji' na papirju veliko obljublajo, toda med vožnjo puščajo precej slab občutek (delujejo zaspano, anemično), meritve pa spet pokažejo, da gre s tem motorjem ta 307 zelo dobro. Ampak meni občutek veliko pomeni.

Dušan Lukič Včasih res sovražim zimo in zimske gume. Prepričan sem, da bi na meritvah Cece do 100 kilometrov na uro z letnimi gumami pospešil prej kot v devetih sekundah - zimske so se namreč nenehno vrtele v prazno. Moči je namreč (kljub teži) dovolj, tudi menjalnik je za Peugeota nadpovprečen, le položaj za volanom še vedno ni naklonjen višjim voznikom. Čeprav je prostora načeloma dovolj.

Peter Humar Zložljiva streha je v primerjavi s streho 306 Cabria napredovala za nekaj svetlobnih let. Tristosedmici v primerjavi z Dvestošestico dobro dene en avtomobilski razred več, saj je v avtomobilu neprimerno več prostora; s tem mislim predvsem na višinski prostor. Motor s 180 konjskimi močmi v območju do 4000 vrt/min ne prepriča, zato ga morate za poskočno vožnjo priganjati v visoke vrtljaje (dovoljuje tudi dirkaških 7.250 vrt/min).

poezija visokovrtečega se agregata. Motor, ki je zaradi boljše razporeditve teže in aerodinamike (Cx je 0,31) nagnjen proti potniški kabini za več kot sedemnajst stopinj, je zaradi spremenljivega kota in časa odpiranja ventilov pravi tehnološki cukrček, ki zagotavlja veliko veselja tako zaradi navora pri nižjih kot zaradi razmeroma velike moči pri višjih vrtljajih. Vendar se moram tudi pri pospešku do 100 km/h spotakniti ob rezultat, ki ni nič boljši kot recimo rezultat 1,5-litrskega Suzukija Ignisa. Glede razlike v masi je res v prednosti Ignis, a hudiča, 180 KM naj le ne bi bilo od muh, kajne? Zato smo se v uredništvu soglasno strinjali, da je Peugeotov motorček sicer čisto prijeten, a »sodobno zamorjen«. In prav planinske ride so dokazale, da 180 KM ni prav nič preveč za »kabrioletsko« karoserijo, saj je vzvojna trdnost na zavidljivi ravni. Prek elektrohidravlično podprtega volanskega obroča in školjkastega voznikovega sedeža roki in zadnjica sicer še vedno čutijo, da načrtovalci čudežev vseeno (še) ne zmorejo narediti, toda stare kabriolette, v katerih so na ovinkih zaradi zvijanja karoserije pokali in ščipali naši prsti, ki so nepazljivo zašli v karoserijske reže, vseeno prekašajo za svetlobna leta. Zato se je tudi na zahtevnih dolgih ovinkih desnica pogumno in kot za šalo sprehajala skozi zobnike »kratkega« petstopenjskega menjalnika ter temeljito izkoristila pospeške in zanesljive zavore. Toda na žalost je menjalnik »padel« na izpitu na avtocesti, kjer sem v peti prestavi pri 130 km/h in štiri tisoč vrtljajih krvavo pogrešal »dolgo« šesto, ki bi slišno udobje spravila na zavidljivo raven. Pravzaprav prav tisto raven, ki smo jo občudovali do hitrosti 100

km/h, kjer so decibeli (s streho ali brez, vendar z dvignjenimi stranskimi šipami in vetrno mrežo) prijateljsko razpoloženi.

Priznam, da sem morda zaradi napačne ga letnega časa popolnoma zgrešil poanto tega avtomobila. Zaradi nizkih januarskih temperatur se pač nisem zapeljal do Portoroža, nisem porabil zelo prijetnih 25 sekund svojega življenja, da bi sredi parkirišča (ali v počasni vožnji do 10 km/h, kar je izredno priročno v recimo gnečah na izhodu z avtoceste) le s pritiskom na gumb pospravil streho v prtlačnik. Žal tudi nisem preizkusil vedno bolj uveljavljenega »kruzanja«, kjer zvečer brez strehe nad glavo, z radiem na »ful« in polžjo vožnjo loviš prikupna dekleta po središču mesta. In vedno priročno navigacijo prižgeš le zato, da ti v razvitih delih Evrope (v Sloveniji še vedno čakamo, saj smo še vedno bela lisa ...) zaslon kaže, kako zapeljati po milijonkrat prevoženih mestnih ulicah, ki jih sicer poznaš kot lastni žep, ampak ... Moto kruzanja je bil in vedno bo: videti in biti viden. Sploh biti viden! In s Peugeotom 307 CC boste zagotovo vidni, čeprav je za to potrebno žrtvovanje. Tako kot ne obstaja zimsko-poletna kolekcija, tako (še) ne obstaja popoln CC. Koga to sploh moti? ■



KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Pralne šobe za žaromete in električno ogrevana prednja sedeža	53.000
Navigacijski sistem z barvnim zaslonom	455.000
Tempomat	66.000
Usnjeno oblažljenje	237.000
Kovinska barva	74.000
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z meglenko	45.000
Prednji smernik	1.800
Prednji odbijač	65.700
Okrasna maska	11.400
Prednja šipa	96.000
Znak	2.200
Prednji blatnik	30.700
Zadnji odbijač	57.100
Zunanje ogledalo	23.100
Lahko platišče 17"	52.600

Tabela konkurence			
Model	Peugeot 307 CC	Opel Astra Cabrio	Renault Megane C-C
	2.0 16V (130 kW) Sport	2.0 16V Turbo	2.0 16V Turbo Dyn. Con.
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1997	1998	1998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	130/177 pri 7000	141/192 pri 5400	120/163 pri 5000
največji navor (Nm pri 1/min)	202 pri 4750	250 pri 1950	270 pri 3250
dolžina × širina × višina (mm)	4347 × 1759 × 1424	4267 × 1709 × 1390	4355 × 1777 × 1404
največja hitrost (km/h)	225	245	225
pospešek 0-100 km/h (s)	10,0	7,5	8,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,4/6,8/8,8	12,5/6,8/8,6	10,9/6,1/7,9
cena osnovnega modela (SIT)	6.400.000	7.057.000	Vozilo še ni naprodaj

Peugeot 307 CC 2.0 16V (130 kW) Sport

CENA: [Peugeot Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 6.400.000 SIT
TESTNO VOZILO: 7.048.000 SIT

Moč: 130 kW (177 KM)
Pospešek: 9,2 s
Največja hitrost: 225 km/h
Povpr. poraba: 12,5 l/100 km

Garancija:
2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prrjerjavanje, 3 leta garancije za lak, Peugeot Assistance
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 20.000 km
sistematični pregled na 20.000 km

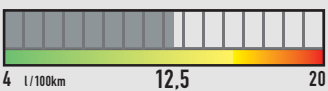
Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):		
redni servisi, delo:	97.000	obvezno zavarovanje (2): 668.000
material:	41.600	kasko zavarovanje (2): 1.250.000
gorivo	2.340.000	
gume (1):	891.200	Skupaj: 9.237.800
izguba vrednosti po 5 letih:	3.950.000	Strošek za prevoženi km: 92,4 SIT/km

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

NAŠE MERITVE Vozne lastnosti

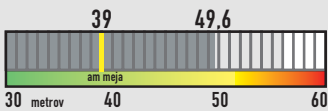
Pospeški	s
0-100 km/h:	9,2
402 m z mesta:	16,9
	(140 km/h)
1000 m z mesta:	30,2
	(180 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	10,9
80-120 km/h (V.):	13,6
Največja hitrost	225 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,3
največje povprečje	15,5
skupno testno povprečje	12,5



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	58 56 56
90 km/h	64 64 62
130 km/h	72 70 68
Prosti tek	38

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	49,6
	(AM meja 39 m)



Napake med testom
- občasno utripanje zaslona
- stranski šipi se občasno ne umakneta pri odpiranju vrat

Diagram menjalnika:

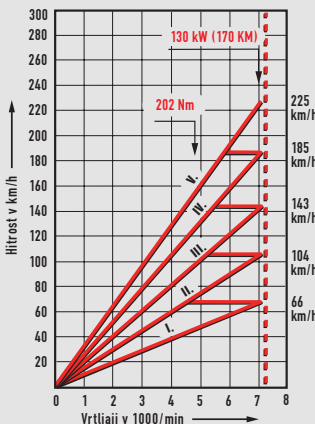
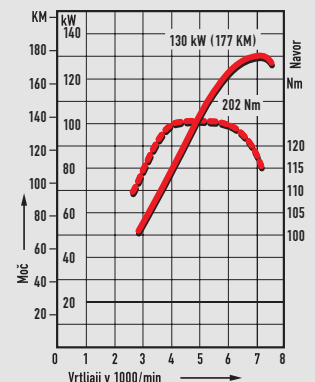


Diagram motorja:



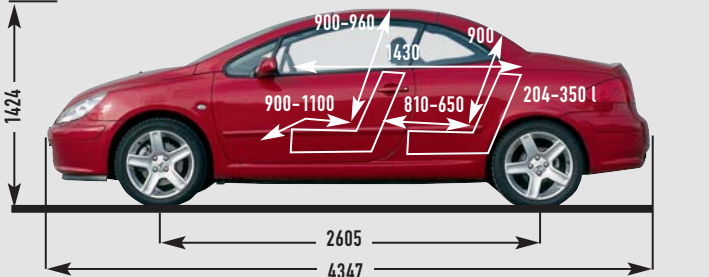
Užitek v vožnji:

Peugeot 307 CC se bolje znajde na portoroški promenadi kot na zaviti cesti. ESP, ki se ga nad 50 km/h ne da izklopiti, pa vzame še tisti užitek, ki bi ga lahko CC sicer omogočil.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 85,0 × 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 130 kW (177 KM) pri 7000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 20,5 m/s - specifična moč 65,1 kW/l (88,5 KM/l) - največji navor 202 Nm pri 4750/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 2,923; II. 1,870; III. 1,360; IV. 1,051; V. 0,861; vzvratna 3,330 - diferencial 4,294 - platišča 6,5J × 17 - gume 205/50 R 17 V, kotalni obseg 1,92 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,2 km/h. **Voz in obese:** kabriolet - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijačni vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuk med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1490 kg - dovoljena skupna masa 1870 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 655 kg - obremenitev strehe ni predvidena. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - poraba goriva (ECE) 12,4/6,8/8,8 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1759 mm - kolotek spredaj 1497 mm - zadaj 1506 mm - rajdni krog 11,1 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1460 mm, zadaj 1350 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 3750 mm - posoda za gorivo 50 l.



Prostornina prtlačnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l) (ob zloženih strehi le 1 x kovček 68,5 l in 1 x letalski kovček (36 l))

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in pomični zunanji vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - po višini nastavljiv voznikov sedež

HVALIMO IN GRAJAMO

- videz
- »dvojnost« avtomobila
- prostornost na prednjih sedežih
- oprema
- ob zloženi strehi skoraj ni vetra, če imate dvignjene stranske šipe in nameščeno vetrno mrežo
- aluminijasta prestavna ročica
- poraba goriva
- manjka šesta prestava
- uničevanje voznikovih čevljev (nizka plastika pod armaturno ploščo)
- samodejno prižigjanje luči
- odpiranje vrat ob deževju in snegu: sneg in voda s strehe padata na sedeža