

Štirje letni časi

Če bi se danes z zloženo streho in s smučmi za kaj pripeljali na smučišče, bi nas najverjetneje označili za nore. Ampak razčistimo nekaj: prvi avtomobili so bili kabrioleti in ti še zdaleč niso bili namenjeni le vožnji v toplih sončnih dneh.



Torej, če smo realni, potem uporaba kabrioletov pozimi ni nobena modna muha, ampak nekaj povsem običajnega. Nekaj, kar so ljudje počeli, še preden so na ceste zapeljali avtomobili. In zakaj bi bilo potem to v današnjih časih čudno? Zato, ker zdrava pamet pravi, da nizke temperature in 'veter v lasih' ne gresta skupaj? OK, temu ni mogoče oporekati, ampak če ste eden tistih, ki misli tako, potem na nekaj pozabljate. Zaščita potnikov pred vetrom je v sodobnih kabrioletih že tako izpopolnjena, da tudi pri večjih hitrostih v potniškem prostoru ni čutiti prav nič več piša kot v kateremkoli drugem avtomobilu. Če k temu prištejemo še odlične sisteme ogrevanja, s katerimi so opremljeni avtomobili, pa preprosto ni več pravega razloga, da se tudi pozimi ne bi odpravili na krajši izlet s streho, zloženo v zadku. V Nemčiji ali še raje v Angliji, kjer kabrioleti dobesedno vladajo, je to nekaj povsem običajnega.

Ne bojte se, Slovenci smo preveč zadržani, da bi kaj takega lahko postalo folklor. Pri nas je čudno že, če se pred gondolsko žičnico pripelješ z avtomobilom, ki ima namesto trde platneno streho. S tem Peugeotom v naših krajih ne boste videti čudni. Kdor ni poznavalec te znamke in ne ve, kaj pomeni oznaka CC, sploh ne bo opazil, da se vozite v kupeju s pomično streho. Tudi če bi sedel vanj. Nad glavami je vse tako kot v drugih avtomobilih. Trdo na otip in prevlečeno s tkanino. Celo šuma, ki ga povzroča upor zraka

in ki pri običajnih kabrioletih s platneno streho vstopa v potniški prostor, pri tem Peugeotu ne boste zaznali. Da sedite v kabrioletu, vas bo v zimskih dneh opomnila šele izbrana temperatura na zaslonu klimatske naprave. Za prijetno počutje v notranjosti mora biti za dve stopinji višja od tiste v običajni (beri: trivratni) Tristosedmici. Kako to vemo? Preprosto. Na dan, ko smo prevzeli Ceceja, smo vrnili Felina, torej najmočnejšega v Peugeotovi družini s številko tri v oznaki, in v njem je pri nastavljenih 22 stopinjah Celzija klimatska naprava zlahka ohranjala prijetno temperaturo v notranjosti, kar pa za CC-ja ne velja.

Toda kot smo že omenili, je to tudi edina 'slabost', zaradi katere bi lahko bil CC v slabšem položaju od svojih 'konvencionalnih' bratov. Vse drugo so prednosti. Nižje nameščeni sedeži z odličnimi oporami in grejem (le prednja sedeža), ki so bili v tem primeru oblečeni še v belo usnje, številni dodatki iz aluminija (stopalke, opora za levo nogo, kljuko, glava prestavne ročice, obrobo prečk na trikrakem volanskem obroču ...) in dekorativni dodatki so glavni vzrok z verjetno eni najličnejših notranjosti v tem razredu. Omeniti je treba še bogato opremo, ki poleg vsega vključuje tudi satelitsko navigacijo, tipali za dež in dnevno svetlobo, tempomat, GSM-telefon in govorno ukazovanje nekaterim funkcijam. K visoki končni oceni pa je pripomogla tudi premišljeno izbrana kombinacija motorja in menjalnika, ki v času, ko



»S tem Peugeotom v naših krajih ne boste videti čudni.«



Kratek test | Peugeot 307 CC 2.0 HDi Dynamique



dizelski agregati dobesedno vladajo, brez dvoma velja za najbolj posrečeno v ponudbi. Sodoben 2,0-litrski stroj (100 kW/136 KM in 320 Nm), podprt s tretjo generacijo neposrednega vbrizga, in šeststopenjski ročni menjalnik sta stvari, ki se slišita odlično, še preden povemo karkoli o njiju. In s prav takšno oceno sta se tudi poslovila od nas. Motor je tih, izredno močan v nizkem in srednjem delovnem območju ter kljub izrazito zimskim razmeram, v katerih se je znašel, presenetljivo varčen s porabo. Edina zamera, ki mu gre, je delovanje filtra sajastih delcev (FAP). Ta je v hladnih jutrih, ko je temperatura padla pod 0 stopinj Celzija, vsakič znova odpovedal poslušnost in se zbudil šele, ko sta agregat in izpušni sistem dosegla primerno delovno temperaturo. Vendar to je treba, tako kot na primer tipko potovalnega računalnika, ki je že prvi dan skupaj z vzmetjo izskočila iz obvolanske ročice, toda nato po manjšem popravilu ostala na svojem mestu ves čas testa, očitno pripisati Peugeotovi nezanesljivi končni izdelavi in ne pod poglavje 'okvare'. Tako kot nenatančne gibe sicer dobrega šeststopenjskega menjalnika, ki se lahko pohvali z odlično preračunanimi prestavnimi razmerji.

In če vas stvari, kot sta na primer občasno



»Da sedite v kabrioletu, vas bo v zimskih dneh opomnila le izbrana temperatura na zaslonu klimatske naprave. Za prijetno počutje v notranjosti mora biti namreč nekoliko višja.«

nedelovanje filtra saj ali površna končna izdelava ne spravijo iz tira, je nekaj zagotovo: za 6.398.000 tolarjev, kolikor v osnovi zahtevajo za 307 CC s tem motorjem in opremo, dobite vrhunski oblikovalski dosežek z dvema značajema (kupe in kabriolet), štirimi sedeži, spodobno bogato opremo, presenetljivo velikim prtljažnikom (ko govorimo o kabrioletih) in odličnim motorjem v nosu. In kar je na koncu morda najpomembnejše, izdelek, ki je enako uporaben prav v vseh letnih časih. ■

Peugeot 307 CC 2.0 HDi Dynamique

Cena osnovnega modela: 6.398.000 SIT
Cena testnega vozila: 7.735.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=3 °C / p=1002 mbar / rel. vl.: 68 % / Stanje km števca: 9172 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,6 s
 402 m z mesta: 17,4 s (130 km/h)
 1000 m z mesta: 31,7 s (166 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [IV./V.]: 7,3/10,3 s
 80-120 km/h [V./VI.]: 9,1/11,3 s

NAJVEČJA HITROST

208 km/h
 (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 2000/min.
 Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 V (Michelin Pilot Alpin M+S).
 Mase: prazno vozilo 1578 kg - dovoljena skupna masa 1950 kg.
 Mere: dolžina 4356 mm - širina 1759 mm - višina 1424 mm - prtljažnik 204-350 l - posoda za gorivo 50 l.
 Zmogljivosti: največja hitrost 208 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva (ECE) 7,7/5,1/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ arhitektura notranjosti
- ▲ materiali in oprema
- ▲ motor in menjalnik (6 prestav)
- ▲ sorazmerno velik prtljažnik
- ▲ uporabnost v vseh letnih časih

- ▼ površna končna izdelava
- ▼ občasno nedelovanje FAP-a
- ▼ zmogljivost prezračevalnega sistema (rošenje šip)
- ▼ preobčutljivo tipalo za dež

Končna ocena

Vam kabriolet ne daje miru? Bi si ga kupili, pa vas skrbi njihova uporabnost pozimi? Če razmišljate o 307 CC, potem ste lahko mirni. Avto je zelo všečen, bogato opremljen in tudi presenetljivo prostoren (prtljažnik), trda streha pa je tista, zaradi katere se boste pozimi v njem počutili tako kot v kateremkoli drugem avtomobilu.