

Au revoir, essence?

Počasi se bodo morali tudi najbolj zagrizeni nasprotniki dizelskih motorjev omehčati. Preveč je namreč odličnih turbodizlov, ki s svojim obnašanjem premočno prepričajo v praksi. Torej: nasvidenje, bencin?



Kokpit: evropsko, a začinjeno francosko
Motor: turbodizelska prožnost in varčnost
Merilniki: popoln nadzor, dobra preglednost, žlahtno športen videz
Sredinska konzola: izmenjevalnik zgoščenk in radijski sprejemnik sta različne znamke, a po videzu delujeta enotno

Peugeot 307 je, še posebej če ga poganja motor HDi z 79 kilovati največje moči, izza volanskega obroča zelo komunikativen avtomobil. Skupek njegovih voznih lastnosti in načina upravljanja daje vozniku prijeten občutek. Če se lahko navadite na stopenjsko nastavljanje naklona naslonjala, bo vsakega voznika navdušila oprijemljivost sedeža (predvsem na delu bokov, nekoliko manj pa tudi na sedalnem delu), izdatna nastavljalnost volanskega obroča, neposrednost in natančnost volana ter odzivnost stroja pod prednjim pokrovom. XSi pomeni športen paket, torej med drugim tudi športne sedeže, ampak dame in vse druge gospe bodo pri leženju z njega vsaj umazale, če že ne strgale svoje občutljive nogavice na širokem pragu. K športnosti spada tudi usnje na volanskem obroču in na prestavni ročici, za lepa ulita platišča pa bo vseeno treba doplačati!

Motor ni več nov; poznamo ga že iz drugih avtomobilov koncerna PSA, ampak prav v Tristosedmici se počuti najbolje. Ne zmede ga niti mrzel jutranji zrak, saj je predgrevanje tudi takrat kratko. Potem steče, ampak zvok, ki ga proizvaja v prostem teku, ni slišati zdrav. Toda brez skrbi: hitro se ogreje na obratovalno temperaturo (zato začne tudi hitro ogrevati notranjost) in čeprav kazalec za temperaturo hladilne tekočine nikoli ne pokaže več kot 80 stopinj

Če v V. prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti pohodite plin, bo postal motor glasen, a bo kljub temu lepo pospeševal.

Celzija (kar je krepko pod polovico skale), je v »svojem« delovnem področju vedno pripravljen hitro ubogati ukaze s stopalke plina. Že od 1500 vrtljajev izjemno vleče, vztrajanje v ravni smeri pri polnem plinu v prvih treh prestavah pa ni ravno navdušujoče. Navora na kolesih je veliko in takrat je takšnega 307 treba pošteno nadzirati z volanom.

Nismo mu prizanašali, pa je na cestah izven mest vseeno v povprečju porabil manj kot 6 litrov in pol plinskega olja na 100 kilometrov. Tudi v mestu se dobro počuti in pogosto oponašanje štarta na dirkah izpred semafora mu zejo dvigne na slabih 12 litrov. Najmanj se sunek ob polnem pritisku na plin čuti pri hitri vožnji na avtomobilski cesti, ampak splošnega vtisa to ne pokvari. Čeprav njegova največja hitrost ni med tistimi, ki bi jim pripisal športnost, je s takšno Tristosedmico povprečna hitrost lahko zelo velika.

V prvih treh prestavah je motor mogoče pognati do 4700 vrtljajev v minuti, ampak vse, kar je nad 3800 vrtljaji, nima bistvenega pomena pri zmogljivostih, a je bistveno pri negativnih posledicah. Kratkoročne opazite vsakič pri polnjenju posode z gorivom, dolgoročno pa vpliva na hitrejšo izrabo gibljivih delov motorja. Če ga vozite v intervalu dobrih 2000 vrtljajev, bo marsikateri

mestni dirkač moral priznati premoč, 60-litrska posoda za gorivom pa bo zagotavljala redkejšo postanke, kot bodo to zahtevali potniki v avtomobilu.

Majhna uganka je sklopka: stopalka zanjo je (pre)trda, sama sklopka pa deluje precej mehko, saj popušča precej počasi, ne glede na hitrost popuščanja stopalke. Nenavadna konstrukcijska rešitev ob motorju, ki zmore ustvariti do 250 njutonmetrov navora. Precej boljši je menjalnik, ki mu do športnodirkaških lastnosti ne manjka veliko. Zobniška razmerja v njem so dovolj kratka, da največjo hitrost doseže v zadnji prestavi, poraba pa se vseeno giblje precej niže, kot bi si ob oznaki XSi upali pomisliti.

Mrzle ceste, v času našega testa celo delno prekrte s snegom, niso dopuščale preverjanja že prej ugotovljene odličnosti lege na cesti, so pa prav takšne (še posebej delno poredene) potrdile odličnost delovanja serijskega stabilizacijskega sistema ESP. Sicer

pa tudi za tale (kot za enako opremljeni, a bencinsko gnani) 307 XSi velja, da so dolga bočna vrata bolj dinamičnega videza, toda močno zmanjšujejo uporabnost. Športnim, s srebrno barvo oplemenitenim merilnikom ni kaj očitati, preseneča pa boljša vidljivost na zgornji zaslon v slabih razmerah (sonce!) kot na spodnjega, ki obvešča o delovanju samodejne klimatske naprave. Tej je treba za dobro počutje malce pomagati in takrat je počutje v 307 XSi lahko (skoraj) popolno. Če seveda vzamete v obzir njegovo velikost.

Le še petvratni, a enako motoriziran in opremljen 307 je dražji od takšnega, kot ga vidite na fotografijah. In kot tak - naljimo si čistega vina - ni ravno cenovna uspešnica. Ampak, po drugi strani, če enkrat sedete vanj in preskusite ta odlični turbodizel, se utegneta prav zares povprašati po vaših kreditnih sposobnostih.

Vinko Kerne

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrzgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 × 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 17,6 : 1 - največja moč 79 kW (107 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1750/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka do 1,0 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,5 l - motorno olje 4,5 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 1,870; III. 1,148; IV. 0,822; V. 0,660; vzvratna 3,333 - diferencial 3,948 - gume 205/55 R 16 T - ESP

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoča prema, vzdolžna vodila, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (prislino hlajene), zadaj kolotne, servo, ABS, pomoč pri zaviranju - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4202 mm - širina 1746 mm - višina 1514 mm - medosna razdalja 2608 mm - kolotek spredaj 1497 mm - zadaj 1502 mm - rajdni krog 11,1 m - **notranje:** dolžina 1590 mm - širina 1480/1440 mm - višina 950-1010/930 mm - vzdolžnica 910-1100/840-610 mm - prtljažnik (normno) 341-1328 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1279 kg - dovoljena skupna masa 1779 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1340 kg, brez zavore 655 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - poraba goriva (ECE) 7,0/4,2/5,2 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	0-60 km/h:	5,0 s	0-80 km/h:	8,0 s	0-100 km/h:	11,8 s	0-120 km/h:	17,0 s	0-140 km/h:	25,1 s	1000 m z mesta:	33,4 s (155 km/h)	Natančnost merilnika hitrosti:	30	28,8 km/h	50	47,3 km/h	70	68,1 km/h	90	86,1 km/h	100	96,3 km/h	130	123,6 km/h	150	153,8 km/h
Največja hitrost:	186 km/h (V. prestava)																										
Prožnost:	50-90 km/h (IV.):	11,7 s	80-120 km/h (V.):	11,9 s																							
Zavorna pot:	od 130 km/h:	79,9 m	od 100 km/h:	49,9 m																							
Poraba goriva:	Testno povprečje	9,7 l/100 km	Najmanjše povprečje	6,4 l/100 km																							

Trušč v notranjosti (dB):	Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščne meritev
	50 km/h:	56	56	55	T = -3 °C
	90 km/h:	64	61	61	p = 1041 mbar
	130 km/h:	66	65	65	rel. vl. = 90 %
	Prosti tek		42		Stanje kilometrskega števca: 6680 km
					Gume: Goodyear Ultra Grip 6

Napake med testom:
 - slabo nastavljeno pranje prednje šipe
 - občasno nedelovanje stikal za nastavev zunanjih ogledal

KONČNA OCENA

Peugeot 307 HDi XSi je še eden od vse pogostejših dokazov, da si gredo lahko varčnost, udobje in športnost z roko v roki. Za varčnost je treba imeti zmerno težko desno nogo, za udobje se morate sprijazniti z avtomobilom spodnjega srednjega razreda, za športnost pa morate imeti nekaj tolerance. Kot paket je tale avtomobil odlični.

- komunikativnost vozila
- prožnost in varčnost motorja
- nastavljalnost volanskega obroča
- sedeža
- menjalnik
- dolga, nerodna vrata
- širok prag in visoka bočna sedežna opora (izstopanje)
- pokrov posode za gorivo na ključ
- trda stopalka sklopke
- zaostajanje elektrike glede na ukaz

CENE (Peugeot Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	4.516.000
TESTNO VOZILO:	4.657.000