

# To je razgled

Skoraj vsi najbrž poznate značilen slog Jamesa Bonda, ko se nekemu predstavi: »Bond. James Bond!« Na zelo podoben način bi se lahko predstavil tudi novi Peugeotov 307 SW. Kombi. Limuzinski kombi.

In zakaj ravno limuzinski kombi, saj gre dejansko le za v kombi podaljšano različico osnovnega modela 307? Medosna razdalja se mu je povečala za 100 milimetrov in tudi previs prek zadnjih koles je narasel za opaznih 11,7 centimetra. Ko oba prirastka seštejemo, dobimo novo skupno dolžino 4422 milime-

trov modela 307 Break. In ker želijo Francozi v isti sapi slediti trendu avtomobilskega sveta, so hkrati trgu ponudili tudi njihovo predstavo malega limuzinskega kombija - 307 SW, ki ni nič drugega kot le oplemeniten Break. Pa vendar, ali si SW res zasluži mesto med limuzinskimi kombiji? Če pogledamo višino karose-

rije osnovnega 307, ugotovimo da bi že ta lahko spadal med limuzinske kombije. Ko nato pogledamo še v tabelo konkurence, ugotovimo, da SW-jeva dolžina ravno ustreza povprečnemu kombiju tega razreda, ta pa je hkrati tudi večja od večine malih limuzinskih kombijev. Iz tega razloga lahko razumemo, da, da

želi Peugeot kombijevsko različico 307 prodati hkrati še kot limuzinski kombi. Avtomobil se namreč po zunanjih merah na nek način uvršča v oba razreda.

Pa vendar »enoprostorce« od kombijev loči še nekaj več kot le zunanje mere. Seveda ni vse v merah. Tu sta pomembni še prilagodljivost in zmoglost prevoza

več kot petih oseb hkrati. SW je registriran kot sedemsedežnik. Sicer v osnovi nima sedmih sedežev - za kaj takega je treba po brskati po seznamu doplačil in za dodaten sedež ali dva doplačati. Sedež ali dva!? Da, v SW-ju so vsi sedeži ločeni med seboj. Tako tudi v drugi vrsti namesto sedežne klopi najdemo tri med seboj ločene sedeže, pri čemer lahko vse tri namestite v tretjo vrsto. Seveda ne hkrati, saj je tam prostora le za dva hkrati, toda že sama misel o vseh možnih namestitvah, premikih in prilagoditvah je spodbudna. Vsakega od omenjenih sedežev v drugi oziroma tretji vrsti je mogoče vzdolžno pomikati 90 milimetrov (sredinski sedež 130 mm), pri čemer pa je treba upoštevati mere potnika, ki bo zavzel mesto na sedežu. Kaj kmalu se lahko namreč zgodi, da s (pre)bogato odmerjenim prostorom za enega odvezmete prostor za kolena drugemu. Ob nameščenih sede-

**Navsezadnje se kabina skozi 5,34 kvadratnega metra zastekljenih površin nesramno »učinkovito« segreva.**

žih v tretji vrsti seveda tam ostane presneto malo prostora za prtljago. Vsekakor se na dolžini slabih 4,5 metra ne da ustvarjati čudežev, toda Francozi so že precej blizu. Tako so poskrbeli tudi za panoramski pogled iz kabine. Na strehi se namreč pri vseh SW-jih razprostira panoramsko okno vse od prednje šipe do druge vrste sedežev. V sončnih dneh pa lahko žganje sonca ustavite z električno pomičnim zastorom, ki popolnoma prestreže sončne žarke. Navsezadnje se kabina skozi 5,34 kvadratnega metra zastekljenih površin (od tega že samo panoramsko okno pokriva 1,33 m<sup>2</sup>) nesramno »učinkovito« segreva. Na žalost pa tudi SW-jevo poglavitno prednost pred najožjo konkurenco spremlja nekaj pomanjkljivosti. Stikalo za električno pomičen zastor je nameščeno dokaj močno nazaj na sredini med prednjima sedežema, tako da ga sicer zlahka dosežejo tudi potniki v drugi vrsti, toda hkrati mora voznik tipati in »zvijati« roke pod

oporo za roko, saj se stikalo nahaja natanko tam. Vse to seganje po stikalu pa predstavlja med vožnjo določeno stopnjo ogrožanja samega sebe in okolice.

Seveda ima steklena streha tudi svoje prednosti. Te vam bodo postale še najbolj očitne, če se v SW skupaj s svojo izbranko usedete kako romantično noč, ko bo nebo jasno in polno zvezd. Enako seveda velja tudi za kabriolette, a ne pozabite: v 307SW si to lahko privoščite tudi, če je zunaj -15 °C mraza.

Stekla nad glavo bodo veseli tudi potniki v drugi vrsti, saj je tako notranost precej manj temna in daje občutek prostornosti, ki je znajo biti še posebej veseli otroci - nebo nad glavo je precej zanimivejše od svetlo sive tkanine.

To so tudi poglavitne razlike od običajnega 307, saj je armaturna plošča glede na osnovno povsem enaka in tudi tu barvno monotonost razbija njena oba-

rvanost v enako barvo, kot je oblažjenje na sedežih. Sama ergonomija sedenja je zelo dobra, stikala so po večini na pričakovanih mestih in tudi izbor materialov je kakovosten, kar velja tudi za samo izdelavo.

Pogonski sklop testnega SW-ja je predstavljal že dodobra poznani 1,6-litrski štirivaljnik, ki razvije 80 kilovatov oziroma 109 konjev največje moči in 147 njutonmetrov največjega navora. Številke, ki seveda ne pristajajo ultrašportnikom, toda to družinsko usmerjeni 307 SW tudi ne želi biti. Agregatek se med vožnjo izkaže za dovolj prožnega in tudi poraba neosvinčenega bencina se nahaja v mejah pričakovanega, oziroma bolje rečeno, zaželenega. Drugi najpomembnejši del pogonskega sklopa je vsekakor menjalnik. Ta je v Tristosrednici dovolj natančen, s kratkimi in vsječnimi gibi prestavne ročice.

Podobno družinsko naravnano je tudi podvozje. To ob razbremenitvi (ko je v avtomobilu le voznik) dokaj slabo blaži



**Peugeotovo podvozje je čvrsteje naravnano, kar botruje ne pretiranemu nagibanju v ovinkih. Udobje vožnje je v splošnem dobro, izjema so le kratke neravnine, ki »prazen« 307 SW neprijetno stresajo.**



**Armaturna plošča je popolnoma enaka kot pri osnovnem 307. Barvno monotonost razbija v barvo oblažjenja obarvani dell.**



**100 milimetrov večja medosna razdalja ponuja več kolenskega prostora v drugi vrsti sedežev. 117 milimetrov večji previs prek zadnjega kolesnega para pa več prostora v prtljažniku oziroma možnost namestitve dveh dodatnih sedežev v tretjo vrsto.**

