



Zakaj bi **želeli več?**

Peugeotov 1,6-litrski turbodizelski motor je tako dober, da resnično ni potrebe po štiristo kubičnih centimetrih prostornine več, kolikor ponuja zmogljivejši dvolitrski agregat.

Ob prvih kilometrih po prevzemu testnega avtomobila se vedno odvija enaka zgodba. Do uredništva se bolj zabavamo z nastavitvami, igramo s potovalnim računalnikom in iščemo skrite adute (ali pa v glavi pišemo minuse, odvisno od avtomobila), kot pa gledamo na cestišče in sledimo dogajanju v prometu. Šele po tem prvem vohljanju po avtomobilu sledi dolgo in temeljito testiranje v vožnji, ko si je treba vzeti več časa in seveda poiskati kotichek, kjer se vesoljna Slovenija ne združuje pri opazovanju nešteti rdečih semaforjev. A med prvim premlevanjem o tem avtomobilu, ko sem zasanjano gledal rdečo luč kar skozi panoramsko streho, me je prešinilo: »Najbrž se je pojavila napaka pri sporazumeva-

nju, mogoče celo pri prepisovanju različice!« Čep rav smo pri teh stvareh zelo dlakocepski. Peugeot 307 SW je namreč tako odločno pospeševal od križišča do križišča, ob tem pa omogočal tudi lenobno premikanje kar v drugi prestavi, da bi takrat dal roko v ogenj, da se pod motornim pokrovom skriva dvolitrski agregat. Pa se ni! Sodobni, 1,6-litrski turbodizelček s tehnologijo skupnega voda in filtrom trdih delcev je tako suveren, da ga zlahka zamenjate za močnejšega, ki ima 27 konjskih moči več. A iz prve roke vam povem, da se vsaj za Peugeota 307 ne splača kupovati močnejšega, saj je po prostornini skromnejši agregat dovolj močan, primerno prožen in obenem varčen, da vas v nobenem trenutku ne bo razočaral!



Prav nič razočaranja ni bilo tudi glede pomanjkanja opreme, saj smo imeli na testu verjetno najbolje opremljeno različico, ki si jo lahko zamislite. Zato tudi ne čudi, da je zaradi 17-palčnih koles, parkirnih tipal, ksenonskih luči, usnjenih dodatkov, štirih varnostnih blazinah, tempomata in omejevalnika hitrosti, možnosti prostoročnega telefoniranja, mreže za varno prevažanja psa itd. cena testnega avtomobila znašala 6,432 milijona tolarjev. To pa pomeni, da je razlika med osnovnim šibkejšim avtomobilom in različico 307 SW 2.0 HDi 136 KM FAP Pack le še slabih 350 tisočakov. A kot smo dejali že v naslovu, zakaj bi hoteli več, če dobite dovolj že za manj denarja. In če dobro premislite, raje vložite v več opreme, saj bo vožnja prav gotovo manj mučna. Če sploh je kdaj ...



»Resno smo mu zamerili le zatikajoč se menjalnik.«

Peugeot 307 je po novem veliko agresivnejšega videza. Po oblikovni osvežitvi ima nov odbijač (z izrazito veliko in agresivno masko), meglenki sta romali v odbijač in sta odeti v svetel obroč, prav tako sta novo podobo dobili prednji in zadnji luči. Nekaj sprememb je tudi v notranjosti, še naj-opaznejša pa je spremenjena grafika merilnikov. S to potezo so Tristosedmici vdihnili življenje za kakšno leto, ko bo na ceste že priromal popolnoma nov naslednik. Do takrat vam bo delal družbo udobnež na naših fotografijah, ki mu lahko zamerimo le redke stvari. Recimo zatikajoč se menjalnik, saj žična povezava med prestavno ročico in menjalniškimi zobniki res ne prenaša vibracij, a je zato tudi manj natančen, morda šipa na prtljažnih vratih, ki se ne odpira ločeno, ali pa slabša kakovost izdelave. Zato pa privabi nasmeh na usta z razmeroma dobrim položajem za volanom, prostornostjo, zadnjimi sedeži, ki se lahko



poljudno preklaplajo po tretjinah (in tako dobimo mizico ali le večjo komolčno oporo), in ne nazadnje lego, ki bo zadovoljila tudi zahtevnejše voznike. Sploh če bo imel avtomobil natakneje dobre Pirellijeve pnevmatike, ki izboljšajo tudi vodljivost, a s tem žrtvujejo nekaj udobja.

Peugeot 307 SW je z 1,6-litrskim turbodizelčkom le pridobil, zelo verjetno pa bo celo odžiral kupce močnejšemu turbodizelskemu bratcu. A dokler ostaja v družini, sploh ni slabe volje! ■

Peugeot 307 SW 1.6 HDi Pack

Cena osnovnega modela:	5.155.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.432.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=14 °C / p=1022 mbar / rel. vl.: 61 % / Stanje km števca: 840 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,7 s
402 m z mesta:	17,9 s (124 km/h)
1000 m z mesta:	33,0 s (156 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	11,1 s
80-120 km/h (V.):	15,7 s

NAJVEČJA HITROST

178 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,2 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1560 cm³ - največja moč 80 kW (109 KM) pri 4000/min - največji navor 240 Nm pri 1750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 ZR 17 W (Pirelli PZero Rosso).
Mase: prazno vozilo 1400 kg - dovoljena skupna masa 1940 kg.
Mere: dolžina 4420 mm - širina 1775 mm - višina 1570 mm - prtljažnik 135-1540 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 183 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva [ECE] 6,3/4,5/5,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ bogata oprema
- ▲ panoramsko strešno okno
- ▲ usnjeni sedeži z bočnimi oporami
- ▲ prilagodljivost zadnjih sedežev

- ▼ zatikajoč se menjalnik
- ▼ cena
- ▼ nima ločenega odpiranja šipe na vratih prtljažnika

Končna ocena

Peugeot 307 SW je avtomobil, namenjen predvsem družinam, ki ob 1,6-litrskem sodobnem turbodizelskem motorju razvaja s poskočnostjo (in majhno porabo) ter z bogato opremo. Le kaj bi sploh želeli več?