

Ugodno

Štirisedežni kabriolet s trdo streho, z bencinskim turbomotorjem in bogato opremo za 30 tisočakov? Zveni lepo.

► Oznaka CC pri Peugeotu seveda vedno pomeni kupe-kabriolet z zlojljivo trdo streho in priznati je treba, da vedo, kaj delajo. O tem pričajo tudi prodajne številke: od leta 2000, ko so na trg poslali 206 CC, so prodali že 650 tisoč CC-jev in jasno je, da pri Peugeotu CC-je jemljejo izjemno resno.

308 CC je seveda nastal na osnovi navadne Tristoosmice, natančneje njene najbolj športne različice. Karoserijo so seveda primeroma ojačili, da nadomestijo izgubo togosti, ki je posledica dejstva, da streha ni več nosilni del

karoserije. To jim je kar dobro uspelo, saj so trenutki, ko se 308 CC na neravninah strese in zavibrira, redki.

Streho so povzeli kar po predhodniku, 307 CC, zato se še vedno zлага tako, da sta dela obrnjena z izboklinama drug od drugega. Takšen mehanizem je cenejši in lažji, ima pa zadeva precejšnjo pomanjkljivost: v prtljažniku je manj prostora, kot če bi se zložila drug nad drugega (da bi bili krivini vzporedni). A prostornina prtljažnika ni največji minus 308 CC, prej nasprotno, saj vanj pospravite kar

zajeten kovček in še nekaj malenkosti. Minus je to, da boste za odlaganje količkaj velikega kosa prtljage (večja torba ali letalski kovček) streho morali zapreti, saj je odprtina ob zloženi strehi preprosto premajhna.

In ker je streha seveda bistvo takšnega avtomobila, ostanimo pri njej še za hip: nad zvočno izolacijo se ne gre pritoževati, nad hitrostjo delovanja tudi ne, v minus pa smo ji šteli dejstvo, da mora avto med njenim odpiranjem ali zapiranjem stati skoraj pri miru. No ja, kakih 10 kilometrov na uro lahko 'drvite', ampak to pomeni le, da jo boste recimo lahko zaprli med zelo zelo počasnim parkiranjem. Škoda. Drugi minus smo pripisali vetrni mreži. Ta je nepotrebno zapletena za zlaganje (obstajajo mnogo preprostejši in učinkovitejši sistemi), poleg tega je malo preglasna. To seveda ne pomeni, da svojega dela ne opravlja dobro: ob dvignjenih bočnih steklih je vetra v kabini malo – do 150, 160 kilometrov na uro vrtninčenja v kabini skoraj ni, le hrup vetra je seveda prisoten.

Peugeot 308 CC 1.6 THP (110 kW) Sport Pack





Za boljše počutje med vožnjo ob zloženih strehi skrbi še zračnik v naslonjalu sedeža (sistem Airwave), ki lahko okoli vratu voznika in sovoznika piha topel zrak in tako skrbi za še večje udobje. Stvar je v hladnejših dneh zelo uporabna, škoda je le, da vzglavniki in zračniki niso nastavljivi, zato bo nižjim voznikom pihalo v glavo, višjim pa med lopatice. Sicer pa so sedeži udobni in vozniki, nižji od 185 centimetrov, s položajem za volanom ne bodo imeli težav, višji pa si bodo želeli, da bi



se dalo voznikov sedež pomakniti še za nekaj centimetrov nazaj (prostora za to je sicer dovolj). Na desnem sedežu takšnih težav ni, notranjost v celoti pa je dovolj prostorna, da se bo tričlanska družina peljala brez težav. Pravzaprav si je notranjost prislužila le dva minusa: volanski obroč je odločno prevelik, močno pa primanjkuje tudi odlagalščič za drobnarije. Ploščevinke ali plastenke s pijačo ne boste imeli kam odložiti, tudi za ključe ali telefon boste komaj našli prostor. Škoda,



Posebna ocena za kabriolete

Mehanizem strehe - kakovost (15)	14	Strehe med vožnjo ni mogoče odpirati in zapirati.
Mehanizem strehe - hitrost (10)	9	Če začne deževati, je vsaka streha prepočasna - 308 CC pri tem ne izstopa.
Tesnjenje (15)	10	V dežju ni težav, v pralnici pa je notranjost dobila nekaj mokrih madežev.
Videz brez strehe (5)	5	Vseeno je, ali imate na 308 CC streho odprto ...
Videz s streho (5)	4	... ali zaprto. V obeh primerih so oblikovalci delo opravili odlično.
Imidž (10)	7	S kabrioletu prestižnega razreda se ne more primerjati, vseeno pa ima veliko 'obozevalcev'.
skupna ocena kabrioleta	49	Z nekaj spremembami (predvsem pri pomiku strehe med vožnjo) bi bil 308 CC v vrhu razreda.

OCENA 1 2 3 **4** 5



kajti take malenkosti lahko pokvarijo uživaško križarjenje s spuščeno streho. Rdeče usnje v notranjosti in na armaturni plošči deluje prestižno in kakovostno, oprema pa je pravzaprav popolna - od klopice varnostnih dodatkov do sistema Bluetooth za prostoročno telefoniranje in navigacije.

Prav zadnje je tisto, kjer 308 CC zablesti. 1,6-litrski turbobencinski štirivaljnik, ki ga poznamo iz drugih Peugeotov in Miniija, je izvrsten izdelek. Prožen je iz najnižjih vrtljajev, navdušen nad vrtenjem v rdeče polje (prekinjalnik se oglasi šele pri 6.800 vrtljajih), dovolj tih, da ob križarjenju ni moteč, in z dovolj prijetno športnim zvokom, da bo zadovoljil tudi živahnejše voznike. Če k temu dodamo še manj kot desetlitrsko testno porabo (ki je nastala večinoma s spuščeno streho), je jasno: motor je eden najboljših, če ne najboljši del avtomobila. Šeststopenjski ročni menjalnik je dobro izračunan (o čemer pričajo tako zmogljivosti kot poraba) ter po občutku med prestavljanjem daleč pred Peugeotovimi menjalniki prejšnje generacije, a si človek vseeno zaželi, da Peugeotovci ne bi uporabili le Miniijevega motorja, temveč še menjalnik ...

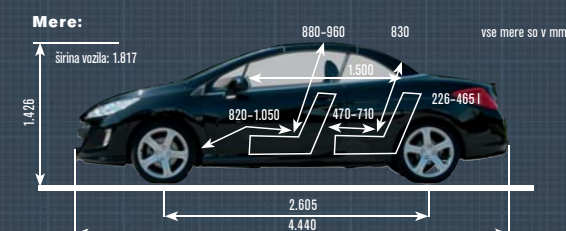
Podvozje je, glede na to, da je CC nastal na platformi bolj športnih Tristoosmic, presenetljivo dobro na neravni cesti. Občasno se do potnikov sicer prebije kak udarec, a v celoti je podvozje dovolj udobno, hkrati pa tudi dovolj športno, da je lahko ta 308 CC prav uživaški (spet: z izjemo prevelikega volanskega obroča) med ovinki.

In tako se najdemo pred vprašanjem: je tistih 30 tisočakov iz uvoda ob vsem zapisanim še ugodnih? To je odvisno predvsem od tega, kakšen tip človeka ste: če znate uživati tudi, ko kakšna malenkost moti, potem pri izbiri kabrioleta na 308 CC nikakor ne smete pozabiti. Če pa vas malenkosti mečejo iz tira, pogledjte kam drugam, a ne pozabite: potem tudi cena ni več tako ugodna. ◀◀

Tehnični podatki | Peugeot 308 CC 1.6 THP (110 kW) Sport Pack

CENA: (Peugeot Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model: 25.900 EUR
Testno vozilo: 33.100 EUR

Moč: 110 kW (150 KM)
Pospešek: 10,0 s
Največja hitrost: 215 km/h
Povpr. poraba: 9,7 l/100 km



NAŠE MERITVE

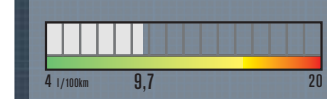
T = 25 °C / p = 1.100 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrska številka: 4.077 km

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	10,0
402 m z mesta:	17,1 (134 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	8,6 s / 11,1 s
80-120 km/h (V./VI.):	10,3 s / 11,9 s
Največja hitrost	215 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva **l/100 km**

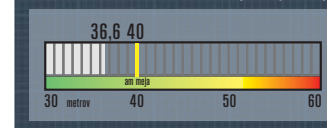
najmanjše povprečje	7,9
največje povprečje	11,9
skupno testno povprečje	9,7



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	54	52	52
90 km/h	62	60	59	58
130 km/h		66	64	63
Prostij tek				36

Zavorna pot
od 100 km/h: 36,6 m (AM meja 40 m)



Napake med testom
puščanje strehe v avtopralnici

DIAGRAM MENJALNIKA:

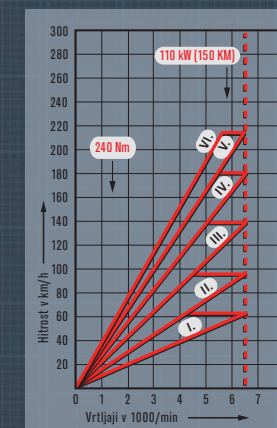
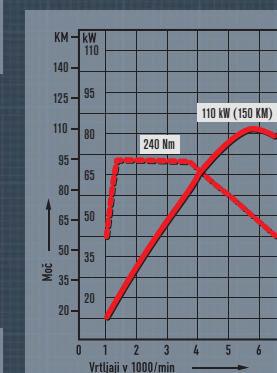


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊😊😊😊
 Dobro podvozje, dobra aerodinamika, dober avdiosistem. Užitek za pet.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.598 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5.800/min - največji navor 240 Nm pri 1.400/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40/R18 Y (Continental Sportcontact 2). **Voz in obese:** kupe-kabriolet - 2 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj prema s torzijskim drogom, vijazni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne - rajdini krog 11,1 m - posoda za gorivo 60 l. **Masa:** prazno vozilo 1.512 kg - dovoljena skupna masa 1.940 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 - poraba goriva (ECE) 10,7/5,6/7,5 l/100 km.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 4 sedeži: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x kovček (68,5 l).



Ocena

Zunanost (15)	14	Prav vse barve mu ne ustrezajo, a v črnem je 308 CC trenutno med najlepšimi kabrioletu.
Notranjost (125)	99	Vzdolžni pomik voznikovega sedeža bi lahko bil večji, prtljajnik je dovolj prostoren, a z veliko premajhno odprtino.
Motor, pogon, podvozje (65)	55	Motor je dovolj prožen, dovolj tih, dovolj športen, dovolj varčen ... Odlični izdelek. Menjalnik ni iz iste lige.
Vozne lastnosti (70)	57	308 CC je sicer udoben, a se hkrati dobro znajde med ovinki. Kompromis med udobjem in športom je odličen.
Zmogljivosti (35)	29	Ker je motor prožen (in se obnem rad vrti), menjalnik pa dobro izračunan, ni potrebe po močnejšem (175-konjskem) motorju.
Varnost (45)	42	Smerne ksenonske luči, samodejni brisalniki, kup varnostnih blazin - za aktivno in pasivno varnost je dobro poskrbljeno.
Gospodarnost (65)	43	Cena ni previsoka, poraba je ugodna.
Skupaj	339	308 CC je odličen kupe-kabriolet, škoda je le, da inženirji niso pomislili na nekaj malenkosti - recimo dostopnost prtljavnika ob zloženih strehi.

OCENA 1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- oblika
- motor
- aerodinamika
- premalo odlagalnih površin
- zlaganje vetrne mreže
- dostopnost prtljavnika
- prevelik volanski obroč