



Peugeot 308 Premium 1.6 VTI

ščanje merilnikov ob soncu s hrbtna (kljub temu priporočamo). Ne najbolj posrečen je dostop do pepelnika (premalo prostora za odpiranje, blizu je tudi prestavna ročica), obvolanska ročica za upravljanje radia je nekoliko skrita, odlagalni površini v sredinski konzoli sta majhni ... A to so že malenkosti, k ergonomiji kot celoti ni pripomb. Volan dobro leži v rokah, je nekoliko večji in ročno nastavljiv po višini in globini. Sedeži so kos nalogi in ponujajo nekaj bočnega prijema (izbočeni stranski deli imajo sicer precej mehko peno), se je pa pri njihovi nastavitvi treba navaditi na ročico za pomik hrbtnega dela. Izdelava v notranjosti ne razočara (čeprav ji do vrhunske še malo manjka), saj se kljub vztrajnemu testnemu iskanju cestnih



drugačnim razmerjem četrte in pete). Avto bi bil tako še tišji, prožnejši in poraba goriva manjša. Akustično udobje (motorja in piša vetra) je najboljšo do približno 140 km/h, ko se motor še ne napreza. Kdor želi odločnejše zmogljivosti, bo posegel po različici s turbopuhalom, kjer je več navora na voljo že pri



# Dobrodošel!

besedilo: Matej Grošelj • foto: Matej Grošelj

Avtomagazinova 'dolga' testna flota je bogatejša za novega člana. Laguni se je pridružil črni levček, ki bo pod našo dresuro preživel šest prihajajočih mesecev.

▶▶ Tristoosmica še zdaleč ni novinec na avtomobilističnem zemljevidu, saj je luč sveta ugledala že leta 2007. Nekateri celo pravijo, da je glede na evolucijske prijeme staroselka in je osmica v oznaki preveč optimistična številka. A pustimo različnost mnenj v nemar, dejstvo je, da je Peugeot s tem modelom še utrdil svoj prostor pod soncem nižjega srednjega razreda.

K nam je prišla različica z 1,6-litrskim bencinskim štirivaljnikom in s paketom opreme Premium (z izbirnima panoramsko streho in paketom vidljivosti). Takole na oko jo lahko uvrstimo v sredino ponudbe oziroma tja, kjer bo po njej zagotovo veliko povpraševanja. To še zlasti velja za motor, ki na papirju zmore 120 'konjev' pri 6.000 vrtljajih in 160 njutonmetrov navora pri relativno visokih 4.250 vrtljajih glavne gredi.

Naj vas ti podatki ne zavedejo, saj odziven agregat, razvit v sodelovanju z BMW-jem, svoje delo (tudi zaradi variabilnega krmiljenja sesalne in izpušne odmične gredi) že v nizkih vrtljajih opravlja zelo dobro. O tem priča tudi ravna krivulja navora – 90 odstotkov največje vrednosti je namreč na voljo že pri 2.000 vrtljajih. Pri tem se motor pohvali z mirnostjo in majhnim truščem, lastnosti, ki se ob priganjanju in z naraščanjem vrtljajev na žalost izgubita. Francoz se v



“V notranjosti so se snovalci izogibali neugledni trdi plastiki in raje stavili na materiale, prijetnejše na otip.”

prvih štirih prestavah sicer brez večjih težav zavrti do omejevalnika (pri 6.500 vrtljajih), a takšnemu priganjanju ni namenjen. Med številčkama 1.500 in 3.500 so vsaj pri testnem primerku in večji obremenitvi prisotni tudi znatni tresljaji, na avtocesti pa se pozna, da bi menjalniku prav prišla šesta stopnja (z



## Peugeot 308 1.6 VTI Premium (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 17.990 EUR

Cena testnega vozila: 19.270 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 4 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 4.988 km

**POSPEŠKI**  
0–100 km/h: 11,7 s  
402 m z mesta: 17,6 s (128 km/h)

**PROŽNOST**  
50–90 km/h (IV.): 12,5 s  
80–120 km/h (V.): 18,1 s

**NAJVEČJA HITROST**  
195 km/h (V. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 43,4 m (AM meja 41 m)

**PORABA GORIVA**  
trenutna povprečna poraba goriva 9,3 l/100 km

**TEHNIŠKI PODATKI**  
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.598 cm<sup>3</sup> – največja moč 88 kW (120 KM) pri 6.000/min – največji navor 160 Nm pri 4.250/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/55 R 16 H (Michelin Alpin M+S).

Masa: prazno vozilo 1.277 kg – dovoljena skupna masa 1.915 kg.  
Mere: dolžina 4.276 mm – širina 1.815 mm – višina 1.498 mm – prtjažnik 348–1.200 l – posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 195 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,8 s – poraba goriva (ECE) 9,3/5,2/6,7 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 159 g/km.

nizjih vrtljajih, a bo moral razliko primerno globlje seči v žep. Za povprečno zahtevnega voznika tega razreda je tudi testna motorizacija več kot dovolj.

Podvozje je motorju povsem doraslo. Resda ni med najtršimi in nagibanje v ovinkih je opazno, a luknje na cestišču, ki jih je po koncu zime vedno na pretek, požira odlično in hkrati ponuja zanesljivo in udobno lego. Za 200 evrov doplačila si lahko zaželite privlačnejša 17-palčna platišča, pri katerih pa morate vzeti v zakup manj udobja. Sistem elektronskega nadzora stabilnosti ESP je v paketu Premium del serijske opreme (končno!), velik minus pa si zasluži osnovni paket Confort, saj sodeč po seznamu opreme ESP zanj ni dobavljen.

V notranjosti so se snovalci izogibali neugledni trdi plastiki in raje stavili na materiale, prijetnejše na otip. Z izbirno panoramsko streho 'cielo' za 480 evrov, s katero ima avto okoli 30 odstotkov več steklenih površin, potniški prostor postane svetlejši in deluje bolj prostorno, celoten vtis kviri le ble-

lukenj ni oglasil noben črček. Upamo, da se po nekaj letih uporabe ta slika ne spremeni. Preglednost je nad povprečjem razreda, a moti dejstvo, da voznik ne vidi, kje se začne sprednji del avtomobila. Tako se pri parkiranju rado zgodi, da imate spredaj še skoraj meter prostora, sami pa ste prepričani, da še lasu ne bi mogli postaviti vmes. Parkirna tipala sprednjega dela vam tu ne morejo pomagati, ker jih ni na seznamu dodatne opreme.

Premium paket med drugim vključuje samodejno dvopodročno klimatsko napravo, varnostni zavesi, električni pomik stekel zadaj in 'športna' odbijača, v kombinaciji z omenjenim 1,6-litrskim motorjem pa je osnovna cena takšne Tristoosmice 17.990 evrov. Do konca aprila lahko s Peugeotovim financiranjem za 14.580 evrov (kar je 3.410 evrov ceneje) kupite enako motoriziranega in s stopnjo slabšim paketom (Confort pack) opremljenega levčka, pomembnejšo manjkačo opremo (varnostni zavesi, samodejna klima, električna stekla zadaj) pa dokupite za 660 evrov. ◀◀