

Družinsko

Zakaj 308 SW in ne le navadni 308? Zaradi kombijevskega zadka in deset centimetrov daljše medosne razdalje, s katerima je avto ne le prostornejši za prtljago, temveč tudi za potnike.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Tovarna



“Takle 308 SW cenovno od konkurence ne odstopa preveč ne navzgor ne navzdol, je pa med bolj zmogljivimi, bolj prilagodljivimi in bolj udobnimi. Vprašanje je le, ali vam bo (na pogled) všeč.”

brisalniki, ločeno odpiranje stekla v prtljažnih vratih, tempomat, radio zna predvajati tudi glasbo, zapisano v formatu mp3, seveda pa je popolna tudi varnostna oprema, od šestih varnostnih blazin do ESP.

Na seznam doplačil tako ne bo treba veliko posegati, vsekakor pa vam poleg predelne mreže za

► Recepta, pri katerem ima kombijevska različica avtomobila daljšo medosno razdaljo od limuzinske oziroma kombilimuzinske, se drži vse več proizvajalcev – in tem se je s 308 SW pridružil tudi Peugeot. In ko k temu dodamo še tri ločene, odstranljive in predvsem vzdolžno pomične (poleg tega imajo še nastavljiv naklon hrbtne ga dela) sedeže v drugi vrsti, dobimo avto, ki mu po prilagodljivosti med limuzinskimi kombiji tega segmenta težko najdemo tekmeča. Zadaj je

dovolj prostora tudi za odrasle, le sedeže je treba potisniti do konca nazaj – a bo kljub temu ostalo dovolj prostora za prtljago. Če pa zadaj sedijo otroci (še posebej majhni), je mogoče v zadek 308 SW naložiti (še zlasti če uporabite predelno mrežo, za katero pa je treba doplačati okroglih 100 evrov – in to doplačilo vam tudi priporočamo) skoraj vse, kar si lahko zamislite pri poti na dopust.

Ne le zadaj, tudi spredaj se sedi udobno (za višje voznike sicer zmanj-

ka kak centimeter vzdolžnega pomika sedežev), volanski obroč je na občutek nekoliko prevelik, pritoževati pa se ne gre niti nad preglednostjo iz avtomobila niti nad opremo, ki jo ponuja. Klimatizacija je samodejna in dvopodročna (in z zračniki pri zadnjih sedežih poskrbi, da je klima prijetna tudi zadaj), paket opreme Premium Pack pa je najvišja stopnja opreme v 308 SW. Zato na seznam serijske opreme spadajo tudi panoramsko strešno okno, samodejni



Kratek test



prtljažnik priporočamo Mestni paket, ki vsebuje parkirna tipala in Bluetooth sistem za prostoročno telefoniranje. Takšen 308 SW (kakršen je bil tudi testni) vas bo stal dobrih 23 tisočakov. Številka ni majhna – a glede na tehniko in opremo tudi ne pretirana.

Seveda, tehnika. Tehnično se od podobnega kombilimuzinskega 308 SW seveda ne razlikuje veliko in vozniku hitro zleze pod kožo. Moč 150 bencinskih 'konjev' je več kot dovolj, tudi ko je treba prehitovati z naloženim avtom, hkrati pa je motor v vseh vrtljajskih območjih ne le prožen, temveč tudi uglajeno tih, precej tišji od dizla. In ker razlika v porabi ni usodno velika (pri dizlu bi prihranili kak liter in pol na 100 kilometrov), dizelsko gorivo pa je tako in tako dražje od bencina, da o tem, da je takšen 308 SW od komajda primerljivega dizla (2.0 HDI je precej manj zmogljiv, saj ima okoli 10 kilovatov manj) cenejši za skoraj dva tisočaka evrov, je jasno, da je na zgornji strani lestvice Tristoosmic SW turbobencinar



boljša izbira od turbodizla. In še minus: menjalnik je boljši kot v prejšnji generaciji Peugeotov, a še vedno (v primerjavi s konkurenco) preglasen, preveč se zatika in ima predolge gibe – k občutku pa še pripomore presunkovita nastavitve elektronske stopalke za plin, ki vozniku otežuje uglajeno vožnjo brez sunkov. Ampak: vsega se pač (vsaj ponavadi) ne da dobiti. In minusov je (k njim sicer lahko, vsaj glede na odzive okolice, prištejemo tudi obliko zadka) manj kot pozitivnih lastnosti tega 308, še posebej glede na ceno ... ❄❄



Peugeot 308 SW 1.6 16V THP (110 kW) Premium Pack

Cena osnovnega modela: 22.190 EUR
Cena testnega vozila: 23.240 EUR

NAŠE MERITVE

T = 21 °C / p = 1.275 mbar / rel. vl. = 22 % / Stanje kilometrskega števca: 3.894 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 9,9 s
402 m z mesta: 17,0 s [134 km/h]
1.000 m z mesta: 31,0 s [171 km/h]

PROŽNOST

50–90 km/h (IV/V): 8,5 s / 11,3 s
80–120 km/h (V/VI): 11,4 s / 14,3 s

NAJVEČJA HITROST

209 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,0 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.589 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 225/45 R 17 W (Continental ContiSportContact3).

Mase: prazno vozilo 1.561 kg – dovoljena skupna masa 2.130 kg. Mere: dolžina 4.500 mm – širina 1.815 mm – višina 1.555 mm – prtljažnik 508–1.736 l – posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 209 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,6 s – poraba goriva (ECE) 10,6/5,8/7,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ prilagodljivost
- ▲ lega na cesti
- ▲ motor

- ▼ oster zgornji zadnji rob prednjih vrat
- ▼ menjalnik
- ▼ nastavitve elektronske stopalke za plin

Končna ocena

Takle 308 SW cenovno od konkurence ne odstopa preveč ne navzgor ne navzdol, je pa med bolj zmogljivimi, bolj prilagodljivimi in bolj udobnimi. Vprašanje je le, ali vam bo (na pogled) všeč.