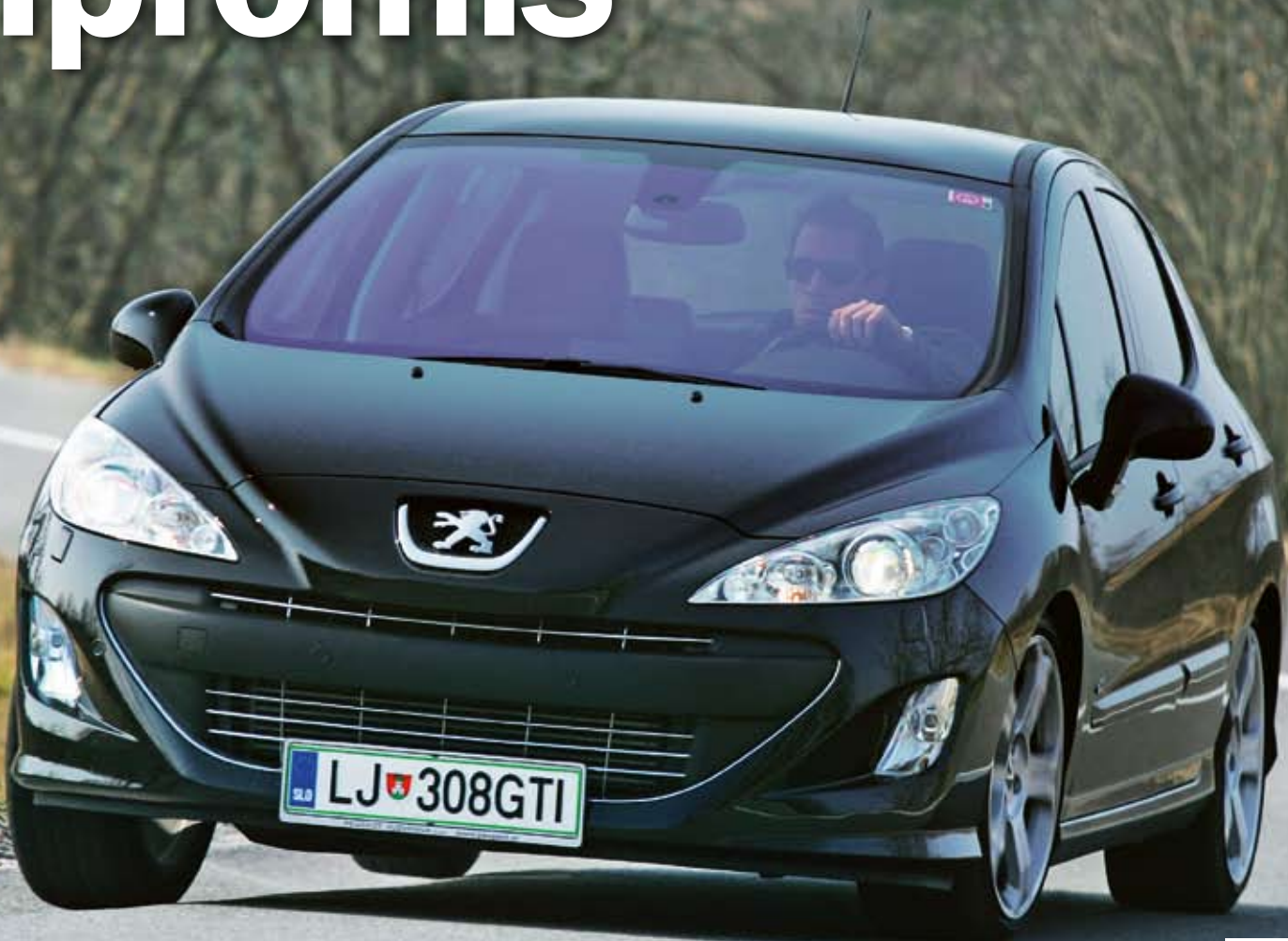


Kompromis



GTi? Saj veste, tisti športni avtomobili za 'vsak žep'. Še vsakodnevno uporabni, a po duši in srcu športniki, ki se znajo znajti tudi na stezi. Ne, Peugeot 308 GTi to ni.

► Zakaj 308 GTi ni pravi GTi? Zato, ker sicer dober motor preprosto ni dorasel tistemu, kar je ta hip v tem razredu pričakovano in normalno. Seznam konkurentov, ki zmorejo več kot 200 'konjev', je dolg (in prav možno je, da smo kakšnega izpustili): Astra OPC (240), Mégane RS (250), Giulietta 1750 Tbi 16v QV (235), Mazda3 MPS (260), Leon Cupra (240) ... Pa motorna moč ni edini razlog. Tudi videz ni pravi, na daleč vidni GTi-jevski (edini res viden optični element zunaj je spojler na vrhu prtljažnih vrat), notranjost ni nič posebno športna, velikost volana spada prej v veliko, luksuzno limuzino kot v žepno raketo.

In zdaj, ko smo ugotovili, kaj 308 GTi ni, lahko ugotovimo, kaj je: je zmogljivo motoriziran, dovolj udoben družinski avto, ki bo vozniku postregel z veliko mero športnih užitkov. 1,6-litrski motor sicer, kot smo že ugotovili, res ni dirkaški biser, je pa dovolj uglasen, da na dolgih poteh ne boli glava, dovolj prožen (tudi v zelo nizkih vrtljajih), da ni treba ves čas posegati po ročici (ki ima, mimogrede, predolge in preveč zatikajoče se glasne gibe) šeststopenjskega menjalnika s športno kratko izračunanimi prestavnimi razmerji, in dovolj varčen, ko si vozniku tega želi. Slabih 10 litrov porabe je za skoraj tono in pol težak avto z 200 'konji' popolnoma spodoben rezultat.



Gremo naprej: podvozeje. Peugeoti so od nekdaj sloveli ne le po odličnem kompromisu med športnostjo in udobjem, temveč tudi po zabavni, uživaškimi voznikom namenjeni legi na cesti. 308 GTi ni izjema. Res je, lahko bi imel trše nastavljeno vzmetenje, a potem bi bil manj družinski uporaben. Takšen, kot je zdaj, lahko prevozi tudi slabe ceste, ne da bi sopotnikom šklepetali zobje. A v ovinkih se vseeno nagiba športno malo, ne preveč izraženo podkrmiljenje pa je z odločnim posegom z volanom, stopalko za plin ali tudi zavornimi mogoče spremeniti tudi v podrsavanje zadka, ki je zlahka nadzirljivo. (Vsaj) glede tega je 308 GTi pravi GTi. Za 'nastope' na stezi je podvoz-

308 GTi sicer res ni pravi GTi, je pa zelo dober GT ...



Peugeot 308 1.6 THP 200 GTi	
Cena osnovnega modela:	25.800 EUR
Cena testnega vozila:	28.640 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 6 °C / p = 1.012 mbar / rel. vl. = 51 % / stanje kilometrskega števca: 5.427 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	8,1 s
402 m z mesta:	16,0 s (149 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	5,5 s/7,0 s
80-120 km/h (V./VI.):	7,6 s/8,8 s
NAJVEČJA HITROST	
235 km/h (VI. prestava)	
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	43,6 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	9,9 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.598 cm ³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 5.500/min - največji navor 255 Nm pri 1.700-4.000/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 V (Bridgestone Blizzak LM-25V).	
Masi: prazno vozilo 1.375 kg - dovoljena skupna masa 1.835 kg. Mere: dolžina 4.276 mm - širina 1.815 mm - višina 1.498 mm - medosna razdalja 2.608 mm - prtljažnik 348-1.201 l - posoda za gorivo 60 l.	
Zmožljivosti: največja hitrost 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,7 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,5/6,9 l/100 km, izpust CO ₂ 159 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ lega na cesti	
▲ prožen motor	
▲ cena	
▼ velikost volana	
▼ premajhen vzdolžni pomik prednjih sedežev	
▼ menjalnik	
Končna ocena	
Je hiter, lahko je športen, ni pa klasična družinska raketa. Za to manjka moči in ostrine v podvozzju.	

je vseeno premehko, a za nekaj uživaško odpeljanih ovinkov, ko v avtu ni sopotnikov, je povsem primeren - le na to ne računajte, da vas bo na izhodu iz ovinka ob tuljenju in sikanju turbinske pošasti pod motornim pokrovom izstrelilo obzorju naproti. Ne, za to bi potrebovali kakšnega 'konja' več.

Ampak potem bi se bilo treba sprijazniti tudi z (recimo) volanom, ki se hoče vozniku izpuliti iz rok (ali pa vsaj malo cu-kne sem in tja), nagnjenostjo k vandraju po kolesnicah in med pospeševanjem na slabi cesti, po navadi pa tudi z nadležnim zvokom na daljših poteh in moči primer-no porabo. In potem kompromis ne bi bil več tako dober - seveda za tiste, ki ob zmogljivostih pričakujejo tudi vsaj nekaj uglasenosti. Recimo takole: 308 GTi si-cer res ni pravi GTi, je pa zelo dober GT ... Bolj ekstremnim pa bi Peugeot na du-šo najbolje pihnil z 250-'konjskim' ali še močnejšim modelom z oznako (recimo) RC. Ah, sanje ... ◀◀