

představení Peugeot 308 GT



Škoda, že chybí klasická ruční brzda. Tu nahradila elektricky ovládaná.



Automatická převodovka nabízí ruční řazení pod volantem.



Samozřejmostí jsou krásná osmnáctipalcová kola.



Zadní světla jsou ledková.



Interiér nabízí vysoce kvalitní materiály.



Peugeot 308 GT je k dispozici jako hatchback i praktické kombi se zavazadlovým prostorem o objemu 610 litrů.

což mohou velká kola o průměru 18 palců, obouvající vynikající nízkoprofilové pneumatiky Michelin Pilot Sport 3 o rozměru 225/40 R18.

Tvrdomi některých sportovních hatchbacků však Peugeot 308 GT nedosahuje. Stále dokáže být pohodlným autem, jen tužším. Přílnavost je velmi dobrá, při rychlých průjezdech zatáčkami se udrží i rozbité silnice, a na ostrých nerovnostech neposkakuje, ty nejhorší se projeví jen tlumenými rázy. Běžné nerovnosti dokáže filtrovat až překvapivě dobře. Příjemné je, že stabilizační systém lze trvale vypnout. Pro sportovnější jízdu se lépe hodí benzinová verze. Ta je nejen rychlejší, ale i zábavnější. Motor silně zatahuje z nízkých otáček a neuvadne ve vysokých, nechá se vytočit za

6700. Ve sportovním režimu rychle reaguje na plyn a řidiče více zapojí do děje i díky přesné manuální převodovce. Vůz se chová přirozeně, je dlouho neutrální, než přejde do plynule nastupující nedotáčivosti. Velmi příjemný je také diesellový motor. Jeho síla nenastupuje skokově, aby brzy odezněla, kultivovaný a před zapnutím sportovního režimu dobře utlumený čtyřválec plynule zatahuje až do pěti tisíc otáček. Automatická převodovka je v normálním režimu dobře sladěná s motorem a řadí hladce, ve sportovním módu je však až příliš horlivá, občas i nečekaně dvakrát podřadí. V sekvenčním režimu reaguje se zpožděním. Kombi s těžším dieselem je také nedotáčivější a trochu těžkopádnější. O to více se hodí vynikající brzdy 308 GT, které nejsou nepříjemně jedovaté.

Je libo benzin nebo naftu?

Obě karosářské verze může pohánět jak zážehový motor, tak turbodiesel. Zážehovou verzi pohání přepínaný čtyřválec 1.6 THP/151 kW s maximálním točivým momentem 285 Nm, dostupným v rozmezí od 1750 do 4500 otáček. Motor je vybaven přímým vstřikováním benzínu, proměnným zdvihem a časováním sacích ventilů, variabilním časováním výfukových ventilů a přepíná jej turbodmychadlo Twin-Scroll. Standardem je systém Stop&Start. Díky nízké „suché“ hmotnosti hatchbacku 1200 kilogramů má jedna koňská síla na starosti 5,85 kg. Ke zrychlení z klidu na 100 km/h stačí vozu 7,5 sekundy a jeho maximum je 235 km/h. Přitom

udávaná kombinovaná spotřeba má hodnotu 5,6 litru na 100 kilometrů a emise CO₂ 130 g/km. Turbodiesel 2.0 HDI láká kombinací nepřilíš horších parametrů s nižšími náklady za palivo. Čtyřválec se vstřikováním common-rail pracující s tlakem až 2000 bar produkuje výkon 133 kW (180 k) v 3750 otáčkách a maximální točivý moment 400 Nm od 2000 do 2500 otáček. Zrychlení 0-100 km mu trvá o 0,9 sekundy nebo v případě kombi 1,0 s déle a také jeho maximální rychlost je o 15-17 km/h nižší, zato se chlubí lepší pružností; 80-120 km/h zvládne na pátý převodový stupeň za 5,5 s. S tímto motorem by měl mít Peugeot 308 GT čtyřlitrůvou kombinovanou spotřebu, kombi SW pak 4,1 l/100 km.