

Text: Petr Slováček
petr.slovacek@cncenter.cz



Jsem větší a rychlejší

U Peugeotu 308 SW jsme vždycky chválili praktičnost a velký kufr. Byli jsme proto moc zvědaví, jak se s obojím popasuje ve sportovně laděné verzi GT.

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ
Přepíňovaný vznětový čtyřválec. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Pohon předních kol. Šestistupňová automatická převodovka. Zdvihový objem **1997 cm³**. Výkon **133 kW** při 3750 ot./min, točivý moment **400 N.m** při 2000 ot./min. Nejvyšší rychlost **218 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **8,6 s**. Spotřeba město/mimo město 4,8/3,7 l/100 km. Emise CO₂ 107 g/km.
Kombinovaná spotřeba 4,1 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI
Rozvor náprav **2730 mm**. Délka x šířka x výška **4585 x 1804 x 1470 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1595/425 kg. Objem palivové nádrže 53 l. Pneu a kola 225/40 R18 litá.
Objem kufru 610/1775 l

ZÁRUKY A CENY
Celková záruka 2 roky, na lak 3, 12 let na neprozrazavění karoserie. Cena testovaného provedení **750 000 Kč** (metaliza 14 000 Kč, střešní okno 14 000 Kč, přední vyhřívání sedadla 12 000 Kč, couvací kamera 4000 Kč).
Základní cena 706 000 Kč*
* Včetně slevy

KONKURENTI
Ford Focus 2.0 TDCI/136 kW AT ST kombi **718 990 Kč**
Seat Leon ST 2.0 TDI/135 kW DSG **649 900 Kč***
Škoda Octavia RS Combi 2.0 TDI/135 kW DSG **743 900 Kč**
Volkswagen Golf GTD Variant 2.0 TDI/135 kW DSG **735 900 Kč**
* Akční cena

HODNOCENÍ

- + Objemný kufr
Sportovní podvozek zůstal komfortní
O něco nižší cena proti konkurentům
- Dynamika se vůči běžné verzi moc nezlepšila
Komplikované ovládání přes dotykový displej
Zvuk motoru z reproduktorů působí lacině

Už několikrát jsme psali, že Peugeot 308 je dobré auto, které musejí brát konkurenti vážně. Totéž platí pro kombi, nově nabízené stejně jako hatchback ve sportovně laděné výbavě GT. I kombík s benzinovým motorem tak jede 235 km/h. Jenže jak je to u vznětové verze se stoosmdesátkoňovým 2.0 HDI?

Líbilo se nám, jak se motor nadechne a mocně zatahuje klidně do dálničních 200 km/h. A vůbec nevadí, že místo avizovaných 4,1 jezdí reálně za 6 litrů a v řeči čísel moc smyslu nedává: běžné 2.0 e-HDi/110 kW se totiž rozhybe na 217 km/h, s verzí GT BlueHdi/133 kW získáte pouhý kilometr v hodině k dobru. V praxi ani příliš nepoznáte vyšší točivý moment 400 N.m proti standardním 370 N.m, natož zrychlení o tři setiny sekundy lepší.

Jen kdyby motor nesrážel váhavý automat. Kombinace s dieselovým dvoulitrem sice k rodinnému kombi báječně pasuje, ke sportovnímu modelu ale o dost méně. Po zapnutí sportovního režimu (který aktivuje i komický zvuk do reproduktorů) se sice jeho odezva přiosťila, ale přidalo se brutálně ztuhlé odtažitě řízení. Nechápejte k čemu, když ani proti přesnosti a ostrosti standardního nastavení nelze nic namítat. Takže jsme zase mile rádi přepnuli do běžného módu. Bohužel platí, že ve verzi GT musíte vždy brát s naftou jen automat. Ptáme se proč, když třeba Seat nebo Škoda nabízejí u sportovní naftové verze i manuál.

Za volantem jsme tleskali, jak je sportovní podvozek pořád solidně komfortní. Přitom se vpředu snížil o 7 mm a vzadu o 10 mm. Kupodivu na tom nic neubraly ani obrovské, osmnáctipalcové disky. Bravo, tady se to povedlo!

Peugeot zapadá cenou přesně mezi konkurenty. Seat Leon ST v podobné specifikaci vychází skoro o šedesát tisíc levněji a Škoda Octavia RS o sedmatřicet tisíc dráž. Francouz sice nabízí stejný sportovní vzhled, ale v praxi pořád dává najevo, že byl stvořen hlavně pro komfortní cestování.

Zvažte tedy, zda příplatek za verzi GT odpovídá vyšší užitné hodnotě. Částka 706 000 Kč za kombi 2.0 HDI GT je totiž o 111 000 Kč vyšší než za nejlépe vybavenou specifikaci Allure 2.0 HDI/110 kW AT6. Zajímavostí je, že třeba za sportovní kožené sedačky „vysolíte“ v obou případech stejných 48 000 Kč. GT má totiž v základu jen koženku s alcantarou.

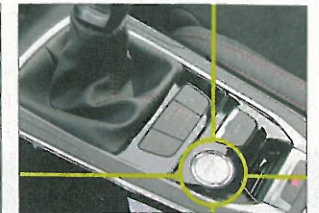


Pádly pod volantem lze řídit ručně. S kombinací chvílemi letargického automatu a dieselu si ale jakékoliv sportovnější ambice brzy rozmyslíte.

Po zmáčknutí tlačítka Sport za řadicí pákou se zostří reakce plynu, rudě podbarví budíky a především se do reproduktorů pustí zvuk pořádného motoru. U dieselu to vypadá směšně.



Konkurenti 2.0 TDI jsou sice o fous výkonnější, motor peugeotu však proti nim kontruje točivým momentem o 20 N.m vyšším



Specialitu verze GT představuje dvojice koncovek. Výfuk končí pod nárazníkem.



Kombík od Peugeotu 308 nabízí reálných 610 litrů. Navíc nemusíte bagáž zdvíhat vysoko. To se nám líbí.

Foto Jiří Káš