

Do sportovního oddílu se nyní přihlásil Peugeot 308. Dynamicky laděná verze GT přifrčí v březnu a my už víme, jak jezdí.

Ladí formu

Hodnocení

- + Výborný podvozek
Účinné a dobře dávkovatelné brzdy
Dynamika 1.6 THP
- Prodlava turba benzinového motoru
Zmatečně řadící automat u dieselu
Ve sportovním režimu uměle působící zvuk motoru



Osvětlení GT obstarávají výhradně diody, směrovky se rozsvěčují postupně od středu auta ke krajům jako v Audi A8. Snížený podvozek (vředu -7 mm, vzadu -10 mm) obouvá osmnáctipalcová kola, přesto je dost pohodlný.

Kompaktní peugeot už nechce být jen tím pohodlným Francouzem, od března hodlá do svého kontroverzního kokpitu přilákat i dynamicky orientované řidiče. Už v minulé generaci existoval dvousetkoňový hatchback, jmenoval se ale GTI. Z logiky věci a vyhýbavých reakcí inženýrů nám vychází, že není všem dnům konec a dřív nebo později dojde na ještě silnější 308. Aktuální novinka se drží významu zkratky GT – gran turismo, ve kterém můžete cestovat svižně, ale pořád dost pohodlně.

i sportovní režim, který se aktivuje tlačítkem. Po jeho stisku přístroje krvavě zrudnou, řízení ztuhne na sympatickou úroveň a plyn reaguje ostřeji. O dramatickou atmosféru se snaží i hutnější zvuk motoru, působí ale trochu nepřirozeně.

Vitální agregát dovoluje v cuku letu nasadit hodně svižné tempo, které si můžete díky vyváženému zbytku auta slušně užívat. Řízení s malým volantem je ostré a přesné, brzdy mají přirozený nástup, dobře se dávkuje a do kotoučů se zakusují s nečekanou vervou. Už podvozek základních modelů se nám líbil a zde, snížený o 7 mm vředu a 10 mm vzadu, se silnějšími stabilizátory, lehčími rameny a tužším odpružením dobrou pověst prohlubuje. Peugeot působí velmi obratně, ochotně vykrajuje oblouky, přitom cestovní komfort je na většině běžných nerovností stále dobrý. Bouchnutí se dostaví až na velkých výmolech.

GT 205: benzin 1.6 THP

Zážehová šestnáctistovka s parádním výkonem 151 kW má manuální řazení a kompletní moderní arzenál: přímý vstřík, variabilní časování ventilů a proměnný zdvih sacích. Turbo Twin-Scroll má zajistit okamžitý nástup síly, takže nás trochu překvapila výrazná prodleva po sešlápnutí plynu. Sekundu, možná dvě se motor nadechuje, aby pak mocně vystřelil. Platí to pro základní

GT 180: diesel 2.0 HDi

Naftu koupíte výhradně s automatem, což z ní činí ideální pohon pro rodinné kombi 308 SW GT. Vznikne tak rychlý cestovatel s trochu menším sportovním nádechem, přece jen výkonu není tolik a těžší agregát pod kapotou je znát. V tomto případě se nám zvukový doprovod ani zbytečně tuhé řízení ve sportovním módu neelíbily, takže jsme raději cestovali v tom základním, kde také o něco méně zmatkuje automat Aisin – japonská ústrojí jsou zbrklostí pověstná.

Ocenit musíme sametové řazení, které vhodně doplňuje kultivovaný náffák. Celkově v nás tato varianta nezbuzovala tolik chuti krouhat okresky, ale vybrali bychom si ji pro delší cesty s občasným výletem do zatáček.

Naši volbou by byl benzin s manuálním řazením, který naplňuje význam zkratky GT lépe než méně výbušný diesel s automatem. Ten se nám líbí pro méně divoké svižné cestování.

Na rozdíl od minulé generace se dynamicky střížený model nabízí také jako kombi

- 1 Sedí se výš a na budíky se kouká přes malý volant – revoluční koncept Peugeotu, který někomu vyhovuje víc, jinému méně.
- 2 Automat v naftové verzi řadí jemně, ale někdy zmatečně. Kulisa sekvence má závodní schéma: - dopředu a + dozadu. 3 Stupnice otáčkoměru se čte zprava doleva, přístroje září ve sportovním módu rudě.



Motory pro Peugeot 308 GT

	Benzin	Diesel
Verze	1.6 THP	2.0 BlueHDi
Zdvihový objem (cm ³)	1598	1997
Výkon (kW při ot./min)	151/6000	133/3750
Točivý moment (N.m při ot./min)	285/1750	400/2000
Převodovka	manuální 6 ^o	automatická 6 ^o
Maximální rychlost (km/h)	235	220 (218)
Zrychlení 0-100 km/h (s)	7,5 (7,6)	8,4 (8,6)
Kombinovaná spotřeba (l/100 km)	5,6 (5,8)	4,0 (4,1)

Údaje v závorce platí pro kombi

