

Peugeot 308: ozdoba je pod kapotou

PŮVODNĚ RODINNÉ AUTO ZÍSKALO SPORTOVNĚJŠÍHO DUCHA

Kdo čekal, že automobilka Peugeot svou třístasedmičku od základu přestaví, bude zklamán. Benzinový čtyřválec 1.6 THP je ale motorem, který mohou konkurenti francouzské znače jen závidět.

Při pohledu na nový Peugeot 308 si člověk řekne, že se toho zase tolik nezměnilo. Avšak v okamžiku, kdy někde po cestě potkáte jeho předchůdce s číslem 307, změníte názor. Kdysi nápadné auto je ve srovnání s novinkou náhle velmi fádní. Měřeno fyziognomií lidského obličeje – tradičně poněkud zapadlá brada peugeotů je nyní bojovně vystrčena v mírném předkusu, oči v podobě reflektorů jsou protáhlé až hluboko do spánků a nos, neboli logo se lvíčkem, leží na kapotě téměř v horizontální poloze. Na druhém konci karoserie pak peugeot zdobí vyšpulený zadek po vzoru Renaultu Mégane, bez kterého se zřejmě žádné nové francouzské auto neobejde.

Trochu jako kupé

Především však třistaosmička působí mnohem svižněji. Je samozřejmě o něco delší (+ 7 cm), avšak zároveň o sedmnáct milimetrů nižší. Výsledkem je protáhlejší silueta, která už nevypadá jako kříženec hatchbacku s MPV, ale daleko více jako pětidvéřové kupé.

Centimetry navíc však beze zbytku pohltily delší převisy karoserie, protože rozvor náprav zůstal nezměněn. Kromě většího rozchodu kol se toho na podvozku moc neudálo – na svém místě zůstává i dnes už ojediněle používaná zadní náprava s torzní příčkou, která zvláště při plném zatížení vozu propouští do kabiny víc rázů od kol, než by posádce



Stylově čistá přístrojová deska je obložena příjemnými materiály.



Nejlevnější Peugeot 308 s motorem 1.4 (95 k) vyjde na 434 900 Kč, nejdražší je verze s motorem 2.0 HDI (136 k) a šestistupňovým automatem za 731 900 Kč.

bylo milé. Příznivci retra si užijí i na benzínové stanici. Zatímco jiní výrobci si lámou hlavu, jak plnění hrdla co nejvíce zjednodušit, Peugeot stále používá víčko nádrže s odemykáním na klíč.

Zatímco třístasedmička ve své době nabízel pro posádku nadprůměrný prostor, novinka už takový dojem nedělá. Přístup k předním sedadlům poněkud omezují protáhlé přední sloupky karoserie, které kopírují ostře skloněné čelní okno. Paradoxem třistaosmičky je skutečnost, že dozadu je přístup mnohem lepší – dveře se dají otevřít takřka v pravém úhlu a střecha je tu dostatečně vysoko. Jen průměrně velký zavazadlový prostor měl už model 307 a novinka jde s 348 litry objemu v jeho stopách. Nakládání poněkud znesnadňuje vysoký práh, ale při sklopených zadních opěradlech nevzniká mezi kufrem a prostorem pro posádku schod. Výjimečně dobrá jsou sedadla – podpírají tělo na správných místech a skvěle je vedou v zatáčkách.

Ačkoliv si Peugeot dal velký pozor, aby jeho interiér nepůsobil odbytě, na pilování hmatových vjemů už mu patrně nezbyl čas. Typickým příkladem je páčka směrových světel. Síla, jakou na ni řidič musí působit v případě, že chce dát jen „trojitý problík“, se pro levý a pravý směr liší.

S lehkostí závodního koně

Skvělý tah naopak francouzská automobilka před časem učinila tím, že se domluvila na vývoji motorů s německým BMW. Výsledkem je nová benzinová šestnáctistovka posílená turbem, která patří k nejpříjemnějším překvapením nové třistaosmičky. Čtyřválec zrychluje s lehkostí závodního koně a svým kultivovaným projevem dělá z peugeotu o třídu lepší auto – na volnoběh jen neznatelně vrní a jeho zvuk je nezvykle decentní i při dálničních rychlostech. Maximum točivého momentu se díky přeplňování podařilo stlačit na neuvěřitelných 1400 otáček, tedy ještě níž, než u naftových motorů HDI. V praxi to znamená,