

Peugeot 3008 - Na lodzie

Autor: Wojciech Sierpowski

Dzień przed rozpoczęciem Rajdu Monte Carlo, Peugeot zorganizował w Alpach Francuskich zimowy test modelu 3008, wyposażonego w najnowsze systemy elektroniczne usprawniające jazdę po śliskiej nawierzchni. O ile w normalnych warunkach zapewniają one trakcję i działają przeciwslizgowo, w terenie górzystym, nabierają szczególnego znaczenia, bowiem jazda zarówno pod górę jak i z góry bywa niebezpieczna.

Tak więc w prawdziwie zimowej scenerii najpierw na lokalnych drogach, a następnie na torze lodowym mieliśmy okazję przekonać się, co daje Advanced Grip Control oraz Hill Assist Descent Control. Mogliśmy też porównać przednionapędowy model 3008 (1.6 Blue HDi 120 KM, EAT6) z dotychczasowym 4008 AWD. Oczywiście są sytuacje, w których napęd na 4 koła będzie górą, ale w wielu ćwiczeniach różnice okazują się minimalne. To skłania do powiedzenia, że dzięki zastosowanym systemom układ 2WD działa sprawniej niż zwykle. Nawet w groźnej sytuacji, gdy podczas podjeżdżania pod wzniesienie auto zaczyna się zsuwać do tyłu, elektronika pozwala bezpiecznie powoli staczać się (musimy włączyć luz lub wcisnąć pedał sprzęgła i zwolnić pedał hamulca). 3008-ka nie była jedyną gwiazdą tej prezentacji. Na tym samym torze w Tignes, postanowiono przypomnieć model 104 ZS, którym 40 lat temu rozgrywano "Puchar Lodowy";

Moc nieco poniżej 80 KMz pewnością nie wydaje się dziś zbyt duża, ale biorąc pod uwagę masę pojazdu rzędu 750 kgi brak jakiegokolwiek elektroniki, na lodowym podłożu nikt nie narzekał na brak osiągow. Mimo lekko okolcowanych opon, przy przednim napędzie trzeba było wypracować sobie optymalny styl jazdy, by sprawnie poruszać się po ekstremalnie śliskiej nawierzchni. Niewłaściwe użycie hamulca ręcznego albo złe skierowanie przednich kół sprawiało, że występowała silna podsterowność, i duża część mocy szła na marne. Sportowa jazda przednionapędowym autem wymaga dużej precyzji w posługiwaniu się pedałem gazu, dźwignią hamulca ręcznego i kierownicą. Ta ostatnia jak zwykle w starszych modelach (zwłaszcza po 3008-ce) była duża i śliska. Z kolei dźwignia ręcznego znajdowała się nisko na podłodze między fotelami. Do wszystkiego można się jednak przyzwyczaić. Wtedy frajda z jazdy tak zwrotnym i posłusznym autem jest zapewniona – zwłaszcza, gdy linię mety przekracza się przed rywalami.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć