

Bienvenida sea *la potencia*

Si bien por las características de este modelo no resulta condición sine qua non la performance, el tránsito caótico e irrespetuoso de este país, hace necesario contar con potencia y poder de reacción fruto de un generoso torque. Los 110 caballos que despliegan ahora los diesel que ofrece Peugeot para el 307, agregan una virtud más a este tricuerpo fabricado en la planta de El Palomar, Argentina.

Texto y fotos: Hernando Calaza

Aunque en la impresión de manejo publicada en la edición 61 de MegaAutos, se hizo referencia a la silueta del 307 sedán 4 puertas, con más de medio año en el mercado y buena penetración en el mismo no está de más volver sobre el tema.

Si bien el baúl alteró la estética de uno de los mejores diseños logrados en el renglón de los medianos –probablemente junto a su pariente 407 entre los destacados de este siglo–, el agregado del tercer volumen lo hace más funcional y aporta lo suyo a la realidad económica de sus potenciales compradores. En realidad, aunque originalmente muchos hayan sido pensados sin él, estos son modelos preferidos en la Región y a la hora de competir no se puede correr en desventaja.

De frente y de atrás parecen dos vehículos diferentes; el primero luce juvenil y atrevido, mientras que el segundo posee líneas sobrias, convencionales, con cierto aire conservador. **El perfil** no es todo lo armónico que aparenta al observarlo en posición tres cuartos, pero en general su figura es señorial.

El **equipamiento de confort**, conducción y seguridad recibe las mejores calificaciones de su segmento, aunque a la hora de las exigencias podrían cuestionarse como faltantes los sensores de asistencia de estacionamiento y el control de velocidad crucero de la versión XS. Para conocerlo en profundidad se recomienda leer detenidamente el manual del propietario, pero vale la pena destacar lo que más se disfruta.

El habitáculo es muy luminoso, resultado de la amplia superficie vidriada, enriquecida por el techo translúcido eléctrico; la correcta insonorización permite que se luzca el equipo de audio, con cargador múltiple de CDs, con parte de sus mandos al alcance de la mano sin necesidad de apartarla del volante; rinde muy bien el climatizador automático de dos vías, incluso para los ocupantes de las plazas traseras, cuyo espacio podría ser mejorable en el sector de las piernas, pero el ancho admite tres pasajeros de contextura física mediana, con la limitación propia del asiento plano para quien le toque el centro. La guantera refrigerada es de buena capacidad, existen

D	Versión	2.0 HDi XT Premium
	Origen	Argentina
	Precio	\$ 78.600.
	Velocidad máxima	183,2 km/h
	Acel. 0 a 100 km/h	11s6
	Consumo Prom.	6,6 l/100 km





múltiples porta y guarda objetos, con cajones bajo los asientos delanteros que permiten tener todo lo necesario al alcance de la mano a la hora de realizar viajes largos. Sin ser «top» en capacidad, **el baúl** tiene importante espacio para el equipaje y el ingreso se ve facilitado por la generosa área de acceso. La óptima posición de manejo se obtiene gracias a las completas regulaciones en la butaca y el volante. El tablero de control, de lectura directa y fácil, tiene fondo blanco, aire deportivo con medidores de aguja y suma en la función el doble ordenador de a bordo con display central por encima de la consola.

En el plano frontal la visibilidad es buena, pero se dificulta cuando el sol impacta en el amplio parabrisas debido al reflejo de la cubierta del panel de instrumentos –tal vez demasiado brillante- y especialmente en el ángulo de cruce derecho. Aunque no se pueden rebatir eléctricamente como en la versión XS, los retrovisores externos son de los mejores por su ubicación en la altura correcta que no interfiere la visibilidad en el sector de los robustos parantes y por su campo visual amplio que permite detectar vehículos a la altura de quién conduce.

Aunque siempre parece poco, por las riesgosas condiciones de tránsito existentes en la mayoría de las calles y avenidas de la capital, rutas, autovías y autopistas, los componentes en función de la seguridad coinciden con los más completos entre los vehículos de producción Mercosur. Posee cinco cinturones de seguridad de tres puntos, inerciales con limitador de esfuerzo los de las plazas laterales, pirotécnicos y regulables en altura los

delanteros con aviso visual en el display y sonoro cuando no están abrochados, sin agresión a la paciencia y a los oídos.

El motor HDI 110 CV que equipa a este modelo se produce en la planta del grupo PSA instalada en Jeppener, Provincia de Buenos Aires. Mantiene la estructura del 90 CV, pero incorpora un intercambiador de calor aire/aire para enfriar el comburente forzado en la admisión por el turbo y trae diferente calculador de motor para accionar la válvula limitadora de esa presión; se denomina a este sistema de alimentación pilotada. Fruto de este aporte de tecnología se ganan 20 CV al mismo régimen de potencia máxima –4.000 rpm- y se gana casi 22% en fuerza de motor a 1.750 rpm en lugar de a 1.900 vueltas como en el 90 CV.

En **la performance**, lo anterior mejora notablemente el poder de aceleración y la velocidad máxima. Esto se percibe de inmediato, como así también el incremento de fuerza para accionar el pedal de embrague ante la necesidad de un mecanismo con placa de mayor empuje para poder transmitir el torque más elevado. Las mediciones del test prácticamente coincidieron con las homologadas aunque la unidad apenas superaba los 1.000 km de rodamiento, razón por la cual es de esperar sean aún mejores.

Lo ganado en poder de reacción facilita el desplazamiento en el **tránsito urbano** sin necesidad de cambios permanentes, es correcta la asistencia de dirección, como así también el radio de giro. En este circuito, aunque uno pertenezca al grupo de fanáticos defensores de las suspensiones con reglaje ligeramente rígido, al conducir este Peugeot 307 sedán no se puede dejar de recono-

cer el confort de marcha «5 estrellas» distintivas de la marca a partir del segmento de los medianos, solo comparables con automóviles de alta gama. Los valores elásticos y el sistema de suspensión elegidos permiten disimular severas irregularidades de piso, abundantes en las calles de Buenos Aires. Pero, y siempre hay alguno, al superar la mayoría de las cunetas fue necesario hacerlo a muy baja velocidad para evitar que toque abajo. La razón de este comportamiento puede deberse a algunos pocos kilos de más en el voladizo delantero por el agregado del intercooler y al despeje elegido desde la incorporación de la nueva cara en todos los modelos de la marca.

Solo 15 mm más alto respecto del auto importado, permiten mantener a la suspensión una geometría al servicio de la muy buena estabilidad cuando se viaja en ruta. Aunque la variable elástica priorice el confort, sin llegar al comportamiento comprobado en modelos con tendencia deportiva, el rolido está razonablemente controlado. Con mínima tendencia subvirante, en relación a lo imaginado cuando se usó en ciudad, su comportamiento es predecible y seguro al recorrer curvas amplias a buena velocidad y en retomes.



Si bien el agregado del tercer volúmen alteró la figura de uno de los mejores diseños del segmento, agrega una valiosa capacidad de carga que alcanza los 515 dm³.

Equipamiento

- Airbags frontales
- Asiento conductor regulable en altura
- Cajones en asientos delanteros
- Cinturones inerciales delanteros/traseros
- Cinturones delanteros pirotécnicos regulables en altura
- Cierre central con mando a distancia
- Cierre central de puertas con sensor de movimiento
- Corte automático de combustible en caso de accidente
- Climatizador independiente
- Computadora
- Cortina parasol trasera
- Encendido automático de luces y de emergencia
- Espejos exteriores eléctricos
- Guantera refrigerada
- Inmovilizador de motor
- Levantacristales electr. delanteros y traseros
- Regulación eléctrica de altura de faros
- Radio AM/FM con cambiador de CD
- Sistema Isofix para niños en asientos traseros
- Sensor de lluvia
- Sistema de alarma
- Sistema de alarma de luces encendidas y de olvido de llave
- Techo eléctrico
- Volante regulable multifunción revestido en cuero



Siro
Sociedad Anónima
Concesionario PEUGEOT

Av. Cabildo 1411
4783-7722/6681 - Cap. Fed.
Av. Triunvirato 3565
4508-1150 al 54 - Cap. Fed.

Av. Santa Fe 1101
4798-0802 - San Isidro
Av. Libertador 1875
4791-1001 - Vte. López



Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 4 cilindros 8 válvulas, 1 árbol de levas
Alimentación:	Common rail
Cilindrada:	1.997 cc
Diámetro x carrera:	85,0 x 88,0 mm
Potencia máxima medida:	110 CV a 4.000 rpm
Torque máximo:	25,5 kgm a 1.750 rpm
Relación de compresión:	17.6:1
Tracción, transmisión:	Delantera, manual, 5 velocidades
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Independiente, tipo McPherson y barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Independiente, con travesa deformable, brazos longitudinales y barra estab.
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Discos
Sist. electr. seguridad act.:	ABS, AFU, REF
Llantas / Neumáticos:	Aleación / 195/65 R15

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	4.479 / 1.762 / 1.520
Distancia entre ejes:	2.612
Trocha delantera/trasera:	1.505/1.510
Despeje mínimo:	120 mm
Radio de giro:	5.5
Peso en orden de marcha (kg):	1.440
Capacidad de carga (kg):	500
Volumen del baúl (l):	515
Tanque de combustible:	60 litros
Combustible:	diesel

Destacado también fue el comportamiento de **los frenos**. Resulta lógico repasando los sistemas electrónicos inteligentes al servicio de cuatro discos en la función de inmovilizar las ruedas, ABS para evitar bloqueo, REF como repartidor electrónico de frenado y AFU para disponer asistencia al frenado de urgencia, pero es grato comprobar su eficiencia.

El porcentaje en cuanto aumento de potencia y torque, no guardó relación directa con el consumo de combustible. Medido en fracción de litro cada 100 km fue ligeramente mayor, pero en la comparación prestación/consumo es más económico. Razones de tecnología hay para ello, la incorporación del intercooler y nueva gestión electrónica.

Con mayor torque y potencia, este Peugeot 307 HDi 110CV tricuerpo parece el más argentino de la familia. Es que aquí hay múltiples usuarios defensores del tercer volumen –el baúl– muy funcional para la familia de clase media y no hay que olvidar que ahora aporta una performance comparable con los impulsados a nafta, sin que el uso del auto mortifique la economía.



Velocidad máxima promedio

En 5a.	183,2 km/h
ida	184,6 km/h
vuelta	181,8 km/h a 4.200 rpm

1ª) 40,7 2ª) 75,2 llega al corte 4.900 rpm
3ª) 118 a 4.700 rpm 4ª) 161

Velocímetro corrido 5 km/h en más en todas las escalas

Aceleración

0 a 100 km/h	11s6
0 a 400 m	17s7 118,5 km/h
0 a 1.000 m	33s8 154,0 km/h

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/ 100 km	Autonomía
urbano	13,9 km	278,0 km	7,3 litros	833,0 km
a 90 km/h	19,3 km	386,0 km	5,2 litros	1.158,0 km
a 120 km/h	15,6 km	312,5 km	6,4 litros	937,5 km
a 140 km/h	13,3 km	267,0 km	7,5 litros	780,0 km

Poder frenante

60 km/h a 0	11,0 m	2s1
80 km/h a 0	25,4 m	2s8
100 km/h a 0	40,0 m	3s2
120 km/h a 0	56,9 m	3s8
140 km/h a 0	80,3 m	4s1

Nivel sonoro del habitáculo (del./tras)

a 60 km/h	64 / 64 dB
a 80 km/h	66 / 65 dB
a 100 km/h	69 / 68 dB
a 120 km/h	71 / 70 dB
a 140 km/h	73 / 71 dB

Poder de Reacción

	en 2ª	en 3ª	en 4ª
40 a 60 km/h	2s9 en 40,3 m	3s8 en 52,5 m	
60 a 80 km/h		3s5 en 68,0 m	4s9 en 94,0 m
60 a 100 km/h		7s5 en 165,0 m	9s5 en 214,0 m
80 a 100 km/h			5s1 en 127,0 m
80 a 120 km/h			11s0 en 301,0 m
100 a 140 km/h			13s6 en 453,0 m

