



Nobenega dvoma ni: dva dirkališča kroga sta veliko pre malo, da bi se človek dodobra spoznal z avtomobilom, v katerega je sedel prvič v življenju. Prvi krog služi grobem prilagajanju vsemu, kar ponuja vozilo, drugi krog je pa potem dosti prekratek. Dva kroga za vsak avto sta za testni dan pravilo. Le, če vrsta čakajočih testnikov ni zelo dolga, si drznem prevoziti pentljo več. S peugeotom 305 SR sem to naredil.

Peugeot 305 SR je najdražja različica tega peugeota, ki so ga novembra lani posadili v sredino — med peugeota 304 in 504. In je, prav na hitrico, od spredaj tudi podoben peugeotu 504, od zadaj pa največji hišni limuzini 604 — le, da je precej manjših mer. Takoie ga ocanim na prvi pogled: peugeot 305 je lična limuzina srednjega razreda, s štirimi udobnimi vrati in s pogonom na prednji kolesi.

Na voljo je z dvema motorjema: različici GL in GR poganja 1,3-litrski štirivaljni s 65 KM pri 6000 vrtljajih v minuti, torej je enak kot v peugeotu 304, le 305 SR je dobil večji motor s 1472 kubiki in 74 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. S tem motorjem je peugeot 305 spodoben tekmeč Chryslerjevi simci 1308 S, saj je dovolj prostoren in radodaren, kar se tiče udobja in dovolj zmogljiv, kadar gre za lastnosti motorja. Na koncu najdaljše ravnine je drvel z nekaj več kot 150 km na uro, kar pomeni, da bi bil po daljšem zaletu še za spoznanje hitrejši.

Peugeot ne popušča modnim muham: tudi 305 ima klasično pri-

PEUGEOT 305

ZLATA SREDINA

sekan zadek, z razmeroma prostornim prtljažnikom in z zelo dobro vidljivostjo za voznika. Sergio Pininfarina, ki zna mimogrede narisati novo in drzno obliko za ne vem kateri ferrari, je pri peugeotih precej skop z zamislili. To je po svoje dobro, saj je zaradi tega pri peugeotih moč že vnaprej vedeti, kakšni so in kako se v njih pelje. Pelje se pa dobro, to je že moč reči.

Tudi peugeot 305 ima precej visoko nastavljen obroč volana, da se vozniku zazdi kot bi sedel prenizko. Peugeot 305 ima volan na dva roglja, ki sta zasakana nav-

dol in jo moč zelo dobro slediti kazalcem na armaturni plošči. In ker je SR tudi po opremi na vrhu te Peugeotove vrste, sodijo k osnovni ceni ogrevana zadnja šipa, avtomatski pasovi in vzglavniki ob prednjih sedežih, merilnik vrtljajev, halogenski žarometi in še kup običajnih drobnarij.

V tem avtomobilu štirje potniki dobro sedijo, seveda. Če niso nadnaravnih mer. Tudi sedežem ni kaj očitati in pedala so skladno naravnana z oddaljenostjo volana. Pedal sklopke ima izrazito kratak gib, kar je pripravno za natančno ravnanje. Volan je zmerno lahak,

da voznika ne moti, ker vlečeta avto prednji kolesi. In prestavna ročica je pripravna in natančna. le v drugi in tretji prestavi je pri preskusnem vožnju preveč trepetala.

Peugeot 305 zahteva približno enak način vožnje kot njegov manjši in starejši brat 304. Avto je zelo dolgo zadovoljen, če sta prednji kolesi zasakani naravnost v smer vožnje. Motor je nameščen poprek nad prednjo premo, torej je obtežba dovolj zmerna, da nos ne postane pretežak. Vseeno pa je treba predvideti pospešeno dodajanje volana, kadar je ovinek zelo oster in hiter. Toda že z naglim odvzemom plina se peugeot športno postavi v ovinek in ker motor v višjih vrtljajih ni ravno tih — bi voznik lahko pomislil, da vozi zelo športen peugeot — kar bi bila pa ugodna redkost, če že zaradi drugega ne, zaradi udobju naklonjenega vzmetenja. V tistih kratko odmerjenih minutah vožnje se mi je zdel peugeot 305 SR natančno in skrbno izdelan avto, kar pa seveda ne sme biti dokončna ocena.

Spominjam se testnega modela 505, ki je začel rjaveti že med potjo iz Pariza v Ljubljano in verjetno tudi potem ni odnehal. Na lak in plöčevino se pri francoskih avtomobilih ni moč zatrdno zanesti. Vendar še zmeraj ostane resnica, da je peugeot 305 posrečen avto — na račun velikosti, udobja, zmogljivosti in, tako pravijo tisti, ki so ga preskušali dlje časa, tudi porabe goriva. Poleg tega pa ne gre pozabiti, da je povsem na novo zasnovan in da je tudi obilina porcija vsite varnosti veliko vredna. Pa, saj je vnaprej razprodan!

