

Kratek test

PEUGEOT 306 ST
2.0i 4 vrata

Peugeotov model iz sredine ponudbe je že osvojil marsikatero srce s svojim res prikupnim videzom in prav tisti, omreženi od prej, so na limuzinsko izpeljanko gledali na začetku morda nekoliko krivično, saj 306 kot limuzina posebej zelo natančno in elegantno nadaljevanje hišnega oblikovanja limuzine, to pa je dovolj, da postane vseh prav vsem, ki se jim zdi uspešni model 405 nekoliko prevelik ali pa v letih.



Estetska armaturna plošča

PODALJŠANA SIMPATICNOST

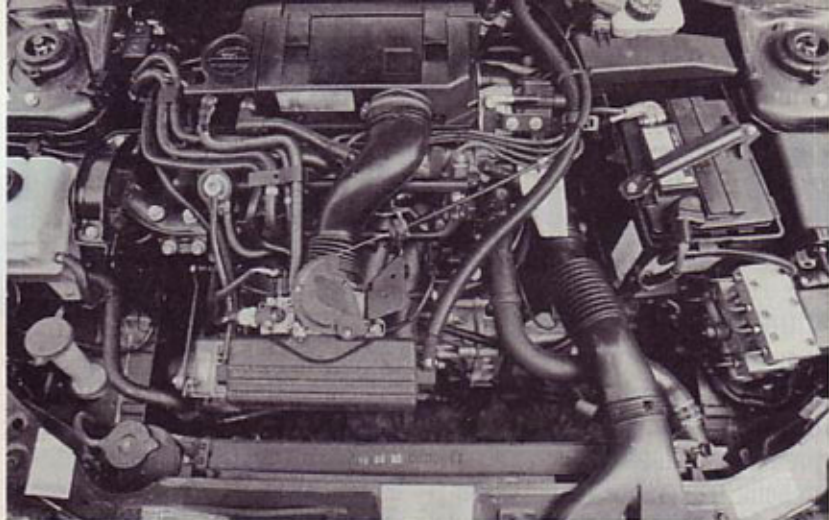
Zadnji, "novi" del vozila je tako harmonično zlit s celoto. Širina nakladalne reže je nekoliko zožana na račun vodoravno postavljenih, nekoliko otožnih zadnjih luči, odprtina med kabino vozila in prtljažnikom, ki jo uporabljamo seveda samo ob podrti klopi, pa je dokaj špartansko odmerjena.

Prostora v tej limuzini je, glede na razred, dovolj, premalo ga je le v obeh predalih pred sovoznikom, predvsem v zgornjem. Je pa zato armaturna plošča lepša in tudi oba notranja ročaja vrat se ji elegantno prilegata. Sredinska, nekoliko izstopajoča konzola je na prvi pogled malce pusta, zato pa zaradi dobro preglednih in dosegljivih stikal zelo praktična. Volanski obroč s štirimi prečkami je primerno debel in nastavljen, do odličnosti pa mu manjkata le nekaj malega usnja, predvsem pa stikalo troblje. Pomik šip je na elektriko,

prav tako nastavitev zunanjih vzvratnih ogledal, vendar ju to ne potegne iz zagate. Pri velikosti sta namreč izjemno skromni, po domače: premajhni sta. Voznik si včasih zaželi le nekaj temeljitejše opore za levo nogo in pa nekoliko širših stopal. Sedenje tudi po daljših vožnjah ne povzroča bolečin v križu, kar se udobnosti potovanja tiče, pa bi lahko bil piš vetra okoli avtomobila pri večjih hitrostih le nekoliko manjši.

Paradni adut tega peugeota pa so nedvomno motorne zmogljivosti in lega na cesti. Motor je nameščen spredaj prečno, ima dva litra delovne prostornine, eno odmično, z verigo gnano gred, po dva ventila na valj, super kvadratno razmerje v valjih in glavo iz lahke kovine. Nejvečjo moč 90 kW (123 KM) zmore pri 5750 vrtljajih, največji navor 179 Nm pa pri 2750 vrtljajih v minuti. S spretno izračunanimi računalniškimi prenosi




Motor v tem peugeotu prepričljivo učinkuje

in razmerjem v diferencialu, pa spet v kombinaciji s težo vozila, je vzorno prožen in kar spontano samozadosten. Moči je v vseh območjih vrtljajev dovolj in ni večje potrebe po priga-



njanju. Oglašja se z delno robotim zvokom, ki prehaja v zdrav, ne pretiran trušč. Ročica menjalnika je sicer natančna, s solidno kratkimi gibi, vendar pretrda in voznik ima včasih občutek, da bo storil menjalniku kaj hudega.

Podvozje se nagiba proti športni trdnosti, je izjemno zanesljivo, tudi po zaslugi vseh štirih posamično obešenih in dobro vodernih koles.

Zadnji kolesni par zaradi delno toge vpetosti sledi linijo ovinka z minimalnim zamikom, kar daje vozniku zanimiv občutek, avto je izjemno vodljiv, nekaj več previdnosti je potrebne le ob odvzemanju plina ali celo zaviranju v ovinkih, saj zadek hitreje postane nemiren, ga je pa moč ukrotiti.

Če dodam še zanesljive zavore z ABS pa dober volanski servo, bo marsikateri voznik prav takšnega peugeot 306, kot je bil naš testni, pustil družino kar lepo doma in se iz lastne zabave in veselja do športne vožnje zapeljal nekaj krogov. Ta avto namreč ponuja še kaj več kot navadno družinsko limuzinskost, ki jo daje na prvi pogled.

ANDREJ SUPÉ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - globna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 90 kW (123 KM) pri 5750/min - največji navor 180 Nm pri 2750/min - ročni gred v petih ležajih - ena odmična gred v glavi (zaboli jermen) - dva ventila na vsak valj - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig - vodna hlajenje 7 litrov - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,460; II. 1,850; III. 1,360; IV. 1,070; V. 0,860; vzvratna 3,330, diferencial 3,810 - gume 175/65 TR14 (michelin MXT)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija s prednjo oporo - spredaj posamične obese, vijčne vzmeti, blažilniki, trikotna prečna vodila - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečne torzijske vzmeti, blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, prisilno hlajene, zadaj kalutne, servo, ABS - volan z zobato levitjo

Mere, zunanje: dolžina 4240 mm - širina 1692 mm - višina 1380 mm - medosna razdalja 2580 mm - kolotek spredaj 1454 mm, zadaj 1429 mm - rajdni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina 1630 mm - širina 1420/1420 mm - višina 900-940/890 mm - vzdolžnica 880/1100/830-720 mm - prtljajnik (normno) 480 l - posada za gorivo 60 l

Teže: prazno vozilo 1120 kg - dovoljena skupna teža 1590 kg - dovoljena teža priklovice z zavoro 1000 kg, brez zavore 540 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 196 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE): 6,3/7,6/10,6 litra neosvinčenega super bencina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 197 km/h (V. prestava)

Pospeški:
 0-60 km/h 4,7 s
 0-80 km/h 7,1 s
 0-100 km/h 10,1 s
 0-120 km/h 14,7 s
 0-140 km/h 20,0 s
 1000 m z mesta 31,8 s (165 km/h)

Prožnost:
 1000 m od 40 km/h (IV.) 34,2 s (161 km/h)
 1000 m od 40 km/h (V.) 36,8 s (152 km/h)

Zavorna pot:
 od 150 km/h 99,5 m
 od 100 km/h 44,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	59,5 km/h
80	78,9 km/h
100	96,7 km/h
120	117,2 km/h
140	138,1 km/h

Poraba goriva: testno povprečje 10,6 l na 100 km

Hvalimo

- lega na cesti
- motorne zmogljivosti
- eleganten videz
- zavore
- armaturno plošča

Grajamo

- vzvratni ogledali
- trd menjalnik
- trobilja in leví obvolanski ročici
- odlagalna predala pred sovoznikom

Končna ocena

Peugeot 306 limuzina ni tak osvajalec kot njegov brat brez zadka, premore pa več praktičnosti in uporabne limuzinskosti in v kombinaciji z dvolitrskim motorjem mimogrede zadovolji tudi športno naitavnanega voznika.