

V iztekajočem se letu, v katerem je Peugeot dokončno napovedal svoj prihod v svet F1, sprva sicer le z motorjem, pozneje pa tudi kot moštvo, bodo kupcem po svetu ponudili tri novince, ki oblikujejo novo podobo Peugeotovega programa. Moto "več športnosti", ki velja za vse tri avtomobile, naj bi pri kupcih povrnil ugled hiše in dopolnil vrzel, ki je v zadnjem času zazevala v ponudbi tovrstnih peugeotov.

Peugeot 306 XSi in 306 S16 predstavljata trenutni vrh v ponudbi modelov 306, čeprav pri Peugeotu omenjajo tudi predstavitev različice s še močnejšim motorjem. Na prvi pogled ju je sicer težko ločiti med seboj, saj imata oba dodane plastične obrobe in odbijače s spojlerji in prednjimi meglenkami, črne gumaste obrobe na bokih, majhen črn spojler nad zadnjo šipo in športna 15-colska platišča. Vendar ima različica XSi jeklena platišča, medtem ko ima S16 aluminijasta, XSi ima na prednjem odbijaču dodane brizgalke za pranje žarometov in maska hladilnika je nekaj večja od tiste pri različici S16, ločita pa se tudi po napisih na zadku in po opremljenosti. Medtem ko imata obe različici volanski servoojačevalnik, volanski obroč s tremi prečkami (S16 ima usnjenega), športne sedeže (pri XSi je voznikov po višini nastavljen), prednji šipi na elektriko, osrednjo ključavnico, radio, ter merilnik količine in tlaka olja v motorju, je model 306 S16 bogatejši za po višini nastavljen volanski obroč, Boschov zavorni dodatek ABS, dodatno možnost zaklepanja proti kraji, prednja varnostna pasova je moč nastavljati po višini, športna sedeža sta odeata v kombinacijo velurja in usnja, voznik pa lahko z merilnikov odčita tudi zunanjo temperaturo in si zunanji ogledali nastavi s pomočjo elektrike.

Oba avtomobila sta sicer na voljo s tremi ali petimi vrati, pri obeh pa so v vrata dodali tudi 28-milimetrskje jeklene cevne ojačitve za dodatno ojačitev pri trčenjih. Za zdaj še ne nameravajo vstavljati zračnih blazin, vendar jih že pripravljajo.

Bistvena razlika se pri obeh modelih kaže le še pri trdoti podvozja, saj je različica S16 za malenkost bolj naklonjena športnim zahtevam, medtem ko XSi še vedno



ponuja večjo mero udobja. Motorja sta povsem različna. V model XSi so namestili 2,0-litrski štirivaljnik z enojno odmično gredjo v glavi, s po dvema ventiloma na valj, z elektronskim (multi-point) sistemom za vbrizgavanje goriva in vžig znamke Magneti Marelli ter s katalizatorjem. Motor zmore največji navor 176 Nm pri 2750 in največjo moč 89 kW (123 KM) pri 5750 vrtljajih v minuti.

Peugeot 306 S16 ima tudi nov, 2,0-litrski štirivaljnik, vendar z dodano Boschevo motorno (multi-point) elektroniko, dvojno odmično gredjo v glavi s po štirimi ventili na valj, enako kot peugeot 405 Mi 16 pa ima dodan tudi sistem ACÁV, ki optimizira polnjenje valjev z zrakom in gorivom s pomočjo posebnega ventila in dveh različno dolgih poti do valjev. Motorni menedžment pošilja svež zrak v valje s pomočjo ventila in tlaka; po daljši poti (za večji navor), ali pa po krajši (večja moč). S tem so dosegli boljše izkoristek v delovanju motorja v vseh območjih delovanja vse do 7000 vrtljajev v minuti, ko elektronika prekine vžig. Motor zmore največji navor 182,5 Nm pri 3500 in največjo moč 111,6 kW (155 KM) pri 6500 vrtljajih v minuti. Obema motorjema so pritraknili različno preračunana ročna petsto-

*Vozili smo v Annecyju:*

*PEUGEOT 306 XSi, 306 S16 in*

# NOVA PO



106 RALLYE

# DOBA

penjska menjalnika (BE3-5), ki odlično prenašata motorne zmogljivosti na prednji kolesi. Oba motorja navdušita s prožnostjo in veseljem do vrtenja, čeprav se mi je motor v različici XSI zdel malce preglasen v zgornjem območju vrtljajev, vsej športnosti navkljub. Zaradi zmanjševanja teže obeh avtomobilov in zaradi želje po poudarjeni športnosti so pri Peugeotu namerno "ojačali" hrupnost obeh motorjev za

vozil oba avtomobila tako, kot bi večino avtomobilov vozil le po suhem. Tudi zavore (povsod kolutne) so vseskozi zadovoljivo opravljale svojo nalogo, pri 306 S16 pa se zavorni ABS ni sprožil niti enkrat, kar samo po sebi priča o kakovosti in občutljivosti zavor.

Tretji novinec mi je že na prvi pogled "sedel" v srce in moram priznati, da mi je tudi med vožnjo ponujal največ dirkaških užitek. Novi peugeot 106 rallye zaokrožuje trojno zmago Peugeota letos v Le Mansu in ponuja obilo športnosti v najmanjšem avtomobilskem razredu. Obut v nizkopresečne gume na 14-colskih širokokanalnih športnih jeklenih platiščih, odet v plastične obrobe in spojlerje v barvi avtomobila privlači poglede mimoidočih, znotraj pa voznika in potnike navduši s preprosto, športno in barvno usklajeno notranjostjo. Volanski obroč s tremi prečkami, ročno nastavljivi zunanji ogledali in ukazovanje šipam, petstopenjski ročni menjalnik, športni sedeži v kombinaciji črne in rdeče barve, rdeča obloga na tleh in dovolj založena armaturna plošča večajo športni vtis, največ pa prispeva 1,3-litrski štirivaljni s po dveh ventiloma na valj, z motorno elektroniko (Magnetit Marelli), s katalizatorjem in s posebej "obdelano" odmično gredjo v glavi. Motor zmore največji navor 108 Nm pri 5400 in moč 72 kW (100 KM) pri 7200 vrtljajih v minuti. V praksi to pomeni nekoliko nemirno delovanje motorja v prostem teku ter optimalno delovanje v zgornjem območju motornih vrtljajev. Motor se namreč izjemno rad vrti in to veselje izraža z glasnim in zdravim športnim zvokom. V kombinaciji s športnim podvozjem, ki je enako tistemu pri modelu 106 XSI, postane ta avtomobil lahko vodljiva in hitra igračka, ki preseli dirkaške občutke na povsem običajno cesto.

Peugeot je torej predstavil "novo linijo" v svojem programu. Glede na tri novince se ni bati, da si med športno naravnanimi kupci ne bi povrnili ugleda tudi v segmentu tovrstnih avtomobilov, ki bodo pomagali novo hišno podobo (ponovno) utrditi.



okoli 2 dB.

Kombinacija motorjev, združena z enkratnim vzmetenjem obeh peugeotov, je resnično izvrstna. Težko bi našel avtomobil tega razreda, ki enako dobro drži stik s cestiščem, ne da bi voznik pri tem imel veliko dela z volanom in pedaloma za plin in zavore. Tu je to preprosto nepotrebno, saj avtomobila ubogljivo in hipoma sledita voznikovim ukazom in šele resnično na skrajni meji pokažeta željo po dodajanju volana in popuščanju plina. Oba dneva preskusnih voženj je močno deževalo, vozili smo največ po ovinkastih gorskih cestah, vendar moram priznati, da sem zaradi izvrstne lege peugeotov knalu pregnal strah pred mokro cesto in



BORIS SAMBOLEC