



Test: PEUGEOT 306 XT 1,8

MED LEVI

Peugeot 306 je z letošnjim januarjem začel svojo prodajno pot kot zadnji v "levji" družini. Kompaktni, petvrtni kombi-limuzini s privlačno obliko so sprva namenili pet motorjev in tri stopnje opremljenosti. Kako pomemben je model 306 za Peugeot, pa kaže podatek, da bodo v francoskem Poissyju, angleškem Rytonu in španskem Villaverdeju po načrtih vsak dan izdelali natanko 2500 teh vozil.





Kokpit: ličnost in dopadljivost

Soliden vtis naredi tudi prečno v nosu nameščeni 1,8-litrski štirivaljnik.



Prtljažnik: povečljiv zavoljo deljive zadnje klopi

Številka niti ni pretirana, saj vemo, da je peugeot 306 avtomobil nižjega srednjega razreda, ki je med kupci najbolj priljubljen zlasti zato, ker za sorazmerno malo denarja dobijo dovolj avtomobila. In za model 306 XT 1,8 velja, da ob vsečni, zaobljeni kombijevsko-limuzinski obliki ponuja tudi bogato opremljenost in zmogljiv motor.

Oznaka XT naznačuje osrednjo ključavnico na daljinsko vodenje, elektriko za upravljanje prednjih stekel in zunanjih ogledal, volanski servoojačevalnik in po višini nastavljiv volanski obroč s sicer prenzko nameščenima prečkama. Ob tem je po višini nastavljiv tudi voznikov sedež, radiokasetofon ima v obvolanski ročici daljinsko vodenje, da voznik med upravljanjem ne odvrta pogleda s ceste, v serijski paket pa sodijo

tudi vsečna petkraka lita platišča. Prijetno zaobljen je peugeot 306 resnično oblikovalski uspeh, saj je oblikovalcem uspelo najti kompromis med nizko potlačnim nosom, ki štrli pred prednji kolesi, ter položno padajočim zadkom, ki se konča že kmalu za zadnjo premo. Na zunaj ponuja svežino in mladostno športnost, ob tem pa ne more skriti, da je vsaj gledano z boka, malce podoben "razvlečenemu" peugeotu 205.

Seveda se nekatere stvari pri tem peugeotu spet ujemajo s "francoskim značajem", saj bi se krepko ušteli, če bi trobljo iskali drugje kot v levi obvolan-

Na zunaj prijetno zaobljen je peugeot 306 resnično oblikovalski uspeh.

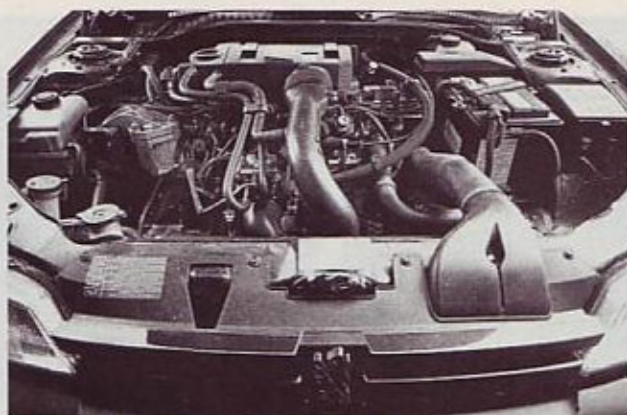
ski ročici, za rezervno kolo je znova treba segati pod zadek in si ob tem umazati roke in obleko, stikala za odpiranje šip in nastavev zunanjih ogledal pa so nekoliko nerodno nameščena v dnu prednjih vrat. Tudi zunanji ogledali, sicer očem vsečni s svojo trobljasto obliko, se včasih izkažeta za nezadostni, saj ponujata omejen pregled na dogajanje za avtomobilom. Zato pa se ta peugeot vozniku in potnikom oddolži s presenetljivim udobjem in dokajšnjo prostornostjo v potniškem prostoru. Pohvalno je tudi, da so mu snovalci notranjosti namenili kar dva predala pred sovoznikovim sedežem ter dovolj predalnikov, da shranjevanje drobnarij ne postane problem. Soliden vtis naredi tudi prečno v nosu nameščeni 1,8-litrski štirivaljnik, kateri sicer poganja tudi večji

peugeot 405. Motor s po dvema ventiloma na valj in elektronskim sistemom za vbrizgavanje goriva in vžig (bosch MP 5.1) zmore največji navor 153 Nm pri 3000 in največjo moč 74 kW (101 KM) pri 6000 vrtljajih v minuti. Med vožnjo se izkaže, da je malce lenoben zlasti v prvih dveh prestavah, ko zahteva priganjanje in šele nato "zadiha" s polno močjo. Po drugi strani pa ponuja dobre zmogljivosti v zgornjem hitrostnem območju in navduši zavoljo tihega delovanja. Kot doslej najmočnejši motor v modelu 306 ponuja dovolj za zmerno naravnane voznika, športnejši po duši pa bodo morali počakati na napovedano močnejšo različico.

Najbolj me je navdušila lega tega avtomobila. Zavoljo kompaktnosti karoserije, temeljitega podvozja in dobrih gum ponuja

ta peugeot 306 dolgo povsem nevtralnno lego na vozišču, tudi med hitrejšo vožnjo, tako da postane problem sedež z nezadostnim bočnim oprijemom telesa, še preden bo avtomobil zahteval popravke v smeri skozi ovinek. V mejnih zmogljivostih pokaže slabosti zasnove "vse spredaj", ko začne siliti z nosom iz ovinka, to pa zahteva dodajanje volana in po potrebi tudi popuščanje plina.

Tudi zavore (spredaj in zadaj kolutne) se izkažejo za solidne in v celem zadovoljive v vseh okoliščinah, kupec pa



Motor: kultiviran in dovolj zmogljiv

si ob tem lahko dokupi tudi Boschev zavorni dodatek ABS.

Levja družina je torej bogatejša za novince, ki je nasledil neuspeli model 309. Peugeot 306 prihaja s svojsko svežino in jasnimi cilji: osvojiti kupce in dokazati svojo konkurenčnost. Če mu to spodleti, bom izgubil vsakršno upanje v pravico. In mislim, da ne bom edini.

**Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

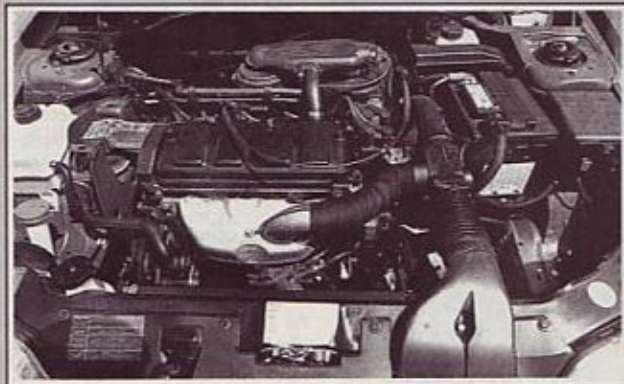
Vozili smo: PEUGEOT 306 XR 1,4

Na krajšem preskusu smo imeli tudi peugeot 306 z osnovno motorno različico, torej z 1,4-litrskim motorjem in s paketom opreme XR, ki sodi v sredino ponudbe med XN in XT. Po obliki dopadljiv in simpatičen peugeot se dobro znajde tudi z najmanjšim hibnim agregatom. Vozniku se zlepa ne zdi, da je motor prešibak. Štirivaljnik s 1360 kubiki je že star znanec in zmeraj na novo obdelan. Blok in glava sta iz lahke kovine, polnjenje



OSNOVA IN SREDINA

z gorivom je enotočkovno (bošč monotronic). Navor 111 Nm doseže motor pri 3400 vrtljajih v minuto, največjo moč 55 kW (75 KM) pa pri 5800/min. Rad se zavrti tudi do številke 6000, kjer se vključi omejevalnik vrtljajev. Pri visokih vrtljajih se oglašča z ne preglasnim in zdravim truščem, skladno z vrtljaji pa narašča tudi poraba goriva, ki je na preskusu znašala 9,3 litra goriva. Peugeot je do 100 kilometrov na uro potreboval 14,8 sekunde in dosegel končno



hitrost 168 kilometrov na uro, to pa so zadovoljive lastnosti. Čeprav ima peugeot 306 ob motorju 1,4 nekoliko preprosteje obešeni in vodenii prednji kolesi ter enako zadnjo premo kot ostale različice, je kljub temu izredno stabilen avtomobil. Notranjosti tega vozila gre pohvala na račun udobja (glede na razred) in domiselne armaturne plošče. Iz nje pa sta se, žal, izmenično ali pa hkrati oglašala tudi dva "črčka". Da je peugeot 306 dosti boljši od svojega predhodnika 309, je jasno. Da bo tudi prodajno dosti bolj uspešen, pa upam staviti.

**Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - širitaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83,0 x 81,4 mm - gibna prostornina 1762 kubikov - kompresija 9,25 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,3 m/s - specifična moč 42 kW/liter [57,3 KM/liter] - največji navor 153 Nm pri 3000/min - motorna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva [multi point] in vžig - vodna hlajenje 7,5 litra - motorno olje 5 litrov - akumulator 12 V, 42 Ah - alternator 750 W - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,450; II. 1,850; III. 1,280; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,333; diferencial 4,060 - platišča 5,5 J x 14 - gume 175/65 R 14 (Michelin MW2), kotolni obseg 1,83 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34,3 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,34 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj teleskopski blažilniki, vijajčne vzmeti, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavorne, kolotne za vsa štiri kolesa, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3995 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 (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (koloteci) spredaj 1420 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 900-940 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1100, zadnja klopi 830-720 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normna) 340-635 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

Teže: prazno vozilo 1080 kg - dovoljena skupna teža 1540 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavorne 540 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,2 s - poraba goriva [ECE]: 5,9/7,6/10,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

181 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 5,4 s
0 - 80 km/h 8,3 s
0 - 100 km/h 12,5 s
0 - 120 km/h 18,6 s
0 - 140 km/h 27,3 s
0 - 160 km/h 44,1 s

1000 m z mesta:
34,4 s (146 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)
37,6 (144 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)
42,8 (126 km/h)

Zavorna pot:

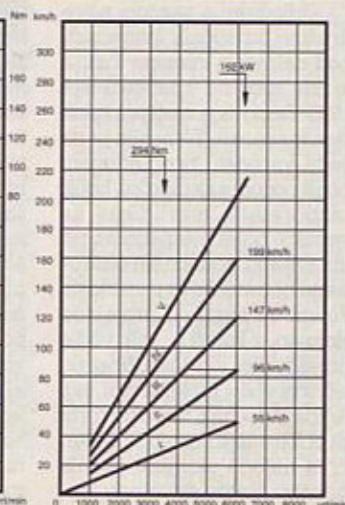
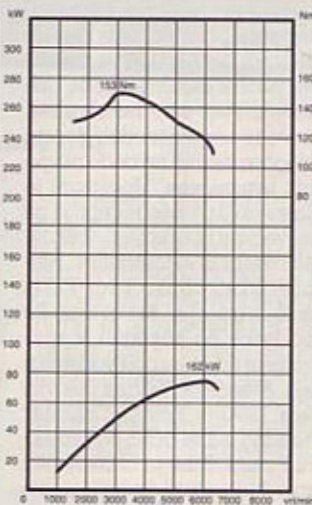
od 100 km/h 48,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:
60 59,4
80 79,1
100 96,8
120 116,9

Poraba goriva:

testno povprečje
11,1 litra/100 km



Hvalimo

- oblika
- opremljenost
- kultiviran motor
- lega na cesti

Grajamo

- rezervno kolo pod zadkom
- lenobnost motorja
- volanski obroč
- zunanji ogledali

Cena

2.158.400 SIT
(Avtohiša Claas d.d., Ljubljana)

Končna ocena

Peugeot 306 XT 1,8 daje oblikovno svežino, bogato opremljenost in dovolj zmogljiv motor. Zavoljo dobre lege na cesti in udobnih sedežev ponuja prave potovalne užitke, v celem gledano pa je primeren tudi za zahtevnejše kupce.