



Peugeot je očitno zagrabil na pravo karto, ko je oktobra lani kupcem ponudil nov model 309 – dvodelno limuzino, ki je zapolnila praznino med modeloma 205 in 305. Na tradicionalnem oktobrskem salonu v Parizu so predstavili še dizel različico, s čimer je ponudba tega modela izpopolnjena. Okrepitev v boju za kupce na svetovnem trgu je prišla v pravem času, saj se meja med pristaši bencinskih motorjev in tistimi, številčno šibkejšimi, ki prisegajo na dizelske motorje, počasi, a zanesljivo pomika v korist teh drugih.

Jasno je, da lahko proizvajalci avtomobilov, pri katerih je bilo doslej v navadi, da najprej predstavijo bencinske različice novega vozila, spremenijo taktiko in začnejo najprej z avtomobili, ki imajo pod pokrovom dizelski motor. Doslej je kot po nekem pravilu dizelska različica prihajala le kot osvežitev, enako tudi turbo dizel modeli. Na koncu so ponavadi sledili le še bolj ali manj kozmetični popravki prvih modelov, ki naj bi še nekoliko podaljšali zanimanje kupcev.

Peugeot 309 SRD

Primeren dizel

Peugeot širi paleta avtomobilov z varčnimi in zmogljivimi dizel motorji

Po seriji sedmih bencinskih različicah z motorji od 40,5 (55 KM) pri 1118 kubikih prostornine do 77 kW (105 KM) pri 1905 kubikih so v program uvrstili še dizel motor XUD 9, ki ima prav tako 1905 kubikov in moč 47 kW (65 KM), tako da je sedaj paleta ponudbe zares zaokrožena. S tem motorjem pod pokrovom bo Peugeot ponudil model 309 evropskemu trgu z opremo GL, GR in SR, medtem ko bodo za Italijo zaradi njihove davčne politike izdelovali dizel različico s šibkejšim motorjem, ki bo imel 1768 kubikov in moč 44 kW. Motor XUD 9 je iz nove generacije, z odlično gredjo (s tremi ležaji) v glavi in zobatim jermenom za pogon. Ta motor so za grupacijo PSA začeli izdelovati januarja leta 1982 z dnevno proizvodnjo 500.000 kosov. To je odličen motor, varčen pri gorivu in radodaren s hitrostjo.

Na priizkus smo dobili peugeot 309 SRD, torej različico s serijsko najpopolnejšo opremo, ki je imel na števci kilometrov vsega 3500 km, torej vozilo z vonjem po novem, še nerazvoženem avtomobilu.

Model 309 je še en dokaz več, da Peugeot zvesto sledi politiki, za katero bi lahko rekli, da je v mejah starih navad. Medtem ko Opel, Ford ali Lancia, sedaj tudi naša Zastava (Z-103 in Z-104) iz dvodelne limuzine v kasnejši različici razvijajo tridelno, se pri Peugeotu trudijo, da bi imel vsak model čimveč novosti tudi v zunanem videzu. S tem pa se seveda pojavlja vprašanje cene avtomobilov zaradi stopnje unifikacije delov, kajti Peugeot si očitno prizadeva za velikoserijsko proizvodnjo posameznih delov in sklopov, s katerimi naj bi pokrivali proizvodnjo tudi drugih modelov. Zato je 309 vsaj na zunaj videti nov

avtomobil, toda narejen iz delov, ki so bili že preverjeni tako pri dražjih kot tudi cenejših modelih. S tem je paleta ponujenih modelov bogatejša.

DESET DINARJEV ZA KM VOŽNJE

Testni avtomobil smo do vrha napolnili z gorivom, za približno 6000 dinarjev, dnevni števec kilometrov zavrteli na ničlo in se odpeljali po vnaprej izbrani poti, ki je zajemala tako avtocesto kot mestne ulice, kar je za podobne preizkuse že v navadi.

Vse različice z dizel motorjem imajo sedež, ki ga je poleg običajnih nastavitvev mogoče prilagoditi tudi v lumbalnem predelu telesa. Z udobno nastavljenega sedeža ima voznik dober pregled na armaturno ploščo skozi volan. Poleg običajnega kompleta instrumentov na dobro zasenčeni armaturni plošči je tu še merilnik vrtiljavev, še vedno redek (drag) instrument v avtomobilih z dizelskim motorjem. Peugeot očitno ni imel posebnih ambicij, da bi v modelu 309 prostor pred voznikom spremenil, ga napravil atraktivnejšega. Toda voznik ima dober

pregled nad instrumenti, komande so mehke in točne, nekoliko preveč oddaljen je le predel, ki se zapira, a ni prav prostoren, zato so se skušali oddolžiti še s polico pod volanom in s plastičnim žepom na vratih. Zunanje ogledalo voznik nastavlja s pomočjo primerne ročke.



Ko obrnete ključ, se motor najprej stresse in v prostem teku voznik nič ne dvomi v to, da ima pod pokrovom dizelski motor. Motor XUD 9 najlepše teče v območju med 3000 in 3500 vrtljajev, čeprav je skrajna zgornja meja 4600 vrtljajev na minuto. Najvišjo hitrost 160 km na uro smo sicer dosegli pri nekoliko manjšem številu – pri 4200 vrtljajih. Po tovarniških podatkih naj bi peugeot 309 od 0 do 100 km na uro pospešil v 15,3 sekunde. Očitno Peugeotu te tri desetinke mnogo pomenijo, kajti kdo ve, po kolikih poskusih jim je uspelo dobiti ta podatek. Naše meritve so kazale okrog 15 sekund, pri čemer se nam je vsililo vprašanje racionalne porabe goriva, poleg tega pa ni povsem jasno, kaj bi se zgodilo s tem podatkom, ko bi vozilu zamenjali gume. Pomembneje je vsekakor to, da vozilo od 80 pa do 120 km na uro pospeši v 19,6 sekunde, to pa je običajno najbolj primeren čas za prehitavanje. S peugeotom 309 voznik med prehit-

vanjem ne doživlja nobenih stresov, saj poteka hitro in zanesljivo.

Za voznikov stik z avtomobilom in njegov vtis o njem je zelo pomembno, da ima dober volan in dober prenos s pomočjo zobate letve, zavore so zanesljive glede na živahen motor, vozilo voznika uboga na prvi migljaj, tako da je skoraj nemogoča situacija, da bi si lastnik peugeota 309 potrkal po čelu in se vprašal: kaj za ta denar res nisem mogel kupiti kaj bolj zanesljivega?

Kam in kako postaviti dizel motor, da ne bo povzročal pretiranih tresljajev in prevelikega hrupa in da ne bo razglašeno sporednji del vozila, – to je vprašanje, ki ga konstruktorji rešujejo na različne načine. Peugeot je motor naslonil na hidroelastične nosilce, pokrov motorja prekril z gobasto protihrupno maso in vtis je, da

je to povsem dovolj za zaščito potnikov v kabini pred hrupom. V tem so vsekakor uspeli, edino v prostem teku motor prijetno zvenklja. Vožnja v tem avtomobilu, ki je dolg nekaj čez štiri metre, je udobna tudi na daljših relacijah.

Ne da bi hoteli iskati dlako v jajcu, pa moramo pripomniti, da bolj kot hrup motorja voz-

nika moti šum gum, ki na avtocesti s tleskanjem registrirajo v valovčke nabran asfalt. To ni slaba lastnost samo Kleberjevih gum – na vozilu so bile gume 165/70 SR 13, temveč tudi drugih, ki jih je treba polniti na pritisk okrog 2 barov. Toda, kaj se hoče, najbolj enostavno je na to gledati kot na napako ceste in ne avtomobila. Morda so blažilniki nekoliko pretrdi, toda zato z lego na cesti ni nobenih težav, kajti zares so se potrudili in dosegli, da avto zanesljivo stoji na kolesih, brez zibanja, ki daje občutek negotovosti.

Peugeot je na zelo diskreten način dosegel dober koeficient zračnega upora – 0,33 cX – in pri višji hitrosti vozilo z lahkoto odriava zrak. Od vidnih sprememb v ta namen je zadaj le majhen spojlerček, in to je vse. Zato vse površine vozila delujejo mehko, z izjemo črnega okvira iz trdne gume na zadnjih vratih.

V notranjosti vozila so oblikovalci našli posrečeno skladje med trdo in hladno plastiko in mehkim materialom, s katerim so prevlečeni sedeži in vrata. Vse je narejeno natančno in čisto, toda v avto lahko vseeno brez težav sprejmete davčnega inšpektorja, saj ni nobenega spogledovanja z luksuznostjo. Centralna ključavnica, ki zaklepa tudi zadnja vrata, je del opreme brez doplačila, enako velja tudi za električno vodene šipe oken, zato pa je treba doplačati za servo volan. Dobro zaščito proti kraji goriva omogoča pokrovček posode za gori-

MOTORSKO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO



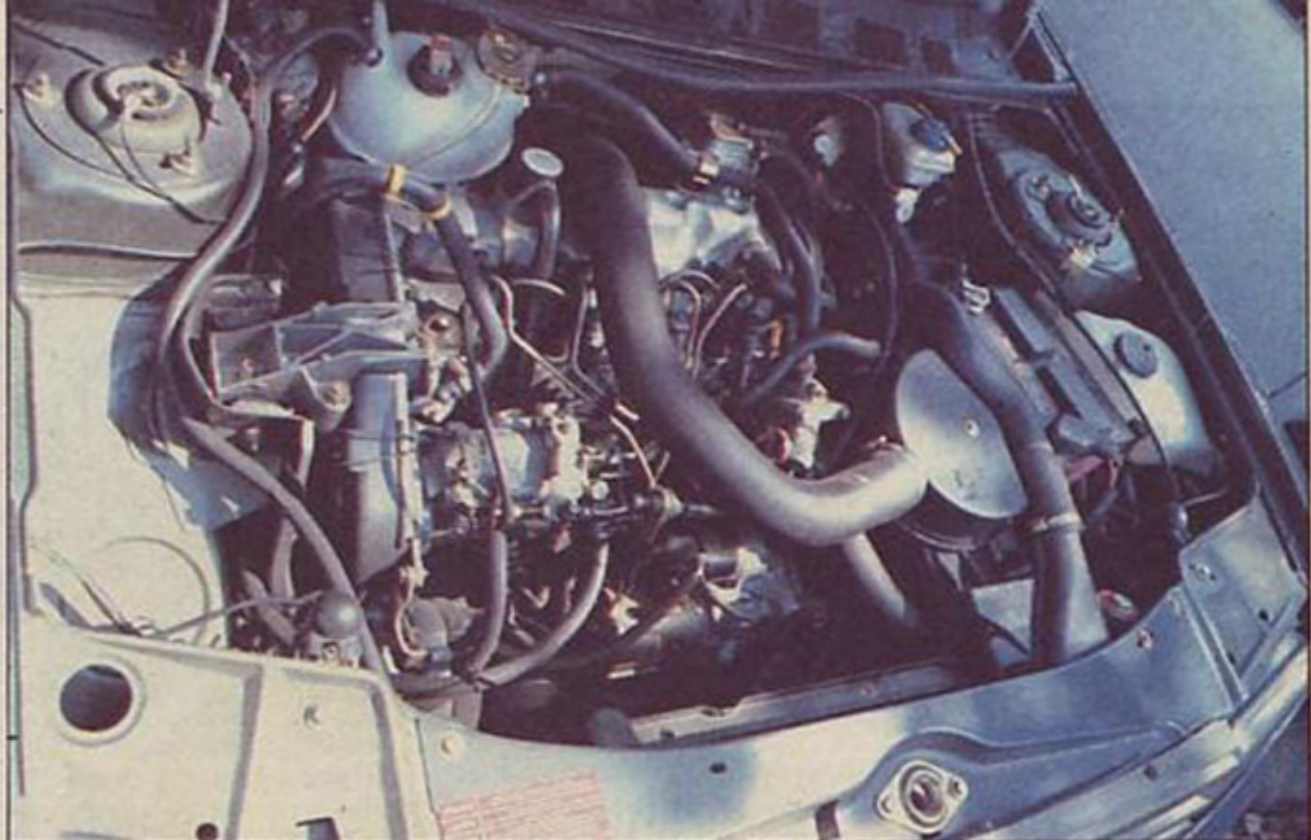


vo, s katerim voznik upravlja s pomočjo vzvoda med sedežema.

Ko smo po prevoženih 600 kilometrih dotočili gorivo, je bilo spet treba odšteti 6000 din, tako da je bil račun enostaven: kilometer vožnje v različnih voznih razmerah nas je stal 10 dinarjev. Povprečna poraba je znašala 6,33 litra na 100 km.

KOMBI-LIMUZINA

V 309 SRD je prtljažni prostor velik, tudi če ne podremo zadnjih sedežev, če pa to storimo, se prostornina z 296 litrov poveča na 616 litrov, v vozilo pa lahko spravimo tudi predmete, dolge do 2,11 m. Zadnja in bočna vrata se odpirajo pod velikim kotom, zato je mogoče v avto spraviti tudi večje predmete. Prtljažni prostor nima ovir, kot je na primer rezervno kolo (ta je pod vozilom), blažilniki pa so položeni, tako da nekaj prostora odvzemajo samo blatnika. Zaradi te lastnosti je 309 kombi-limuzina družinskega formata. V naših razmerah se bodo kupci modela 205 verjetno zamislili, morda pa celo premislili, kajti 309 ponuja več. Manjši peugeot 205 dizel je leta 1983 vplival na večji deleže avtomobilov z dizel motorjem na francoskem trgu. Z modelom 309 se bo ta delež vsekakor še povečal, zanj pa se bodo še posebej zanimali kupci v ZR Nemčiji, Italiji, Belgiji in Španiji, kajti v teh deželah so dizelski avtomobili odločno na pohodu. V ZRN bodo še bolj iskani z



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib 83x88 mm – gibna prostornina 1905 kubikov – kompresija 23,5:1 – največja moč 47 kW (65 KM) pri 4600/min – največji navor 118 Nm (12,2 kpm) pri 2000/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – blok iz lahke litine – vbrizgavanje goriva s črpalko Bosch – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 42 Ah – alternator 750 W-42 Ah.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – suha enolamelna šklopka – sinhronizirani menjalnik s 5 prestavami, ročica menjalnika na podu – jeklena platišča 5 B 13 – gume 165/70 SR 13 (kleber).

Voz in obese: limuzina – 5 vrat – 5 oseb – samonosna karoserija – prednji kolesi na

posamičnih obesah tipa MacPherson, zadaj posamične obese na togi vijalni vzmeti z nihajnimi vodili in hidravlična blažilnika – dvokrožni zavorni sistem, servo, omejevalnik moči zaviranja zadnjih koles, spredaj koluta z zračnimi režami, zadaj bobnasti zavori, ročna zavora deluje na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo (servo le za doplačilo), 3,81 (2,85) zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,051 m – širina 1,628 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,469 m – kolotek spredaj 1,408 m, zadaj 1,376 m – teža praznega vozila 950 kg, dovoljena skupna teža 1370 kg – rajdni krog 10,40 m – prtljažnik 616 litrov – posoda za gorivo 55 litrov – hladilni sistem 8,5 litra.

Zmogljivosti: največja hitrost 160 km/h – pospeški od 0 do 100 km/h 15,3 s – poraba (ECE): 4,4/5,9/7 litrov goriva na 100 km.

dnem, ko bo stopil v veljavo zakon o obvezni vgradnji katalizatorja, kajti ti avtomobili bodo dražji od sedanjih, poleg tega pa lastniki dizel avtomobilov ne bodo imeli skrbi z nabavo brezsvinčevega bencina.

V času, ko smo preizkušali peugeot 309 dizel, generalni zastopnik za vozila peugeot, beograjski Tehnoservis, še ni imel cene za to vozilo, zato moramo počakati, da v državo pridejo prvi primerki vozil.



Če so imeli pri Peugeotu namen z modelom 309 dizel izboljšati prodajo svojih vozil, potem se morajo sprijazniti tudi s konkurenco v lastni hiši, čemur se včasih res ne da izogniti. Za 309 SRD lahko zapišemo, da se bo uspešno kosal z modelom 205 in 305, pričrpani pa smo, da tudi s konkurenco zunaj hiše.

MIROLJUB NIKOLIĆ
foto: IVAN NIKOLIĆ