



Septembra 1985 je bila vrzel zamašena: pri Peugeotu so med majhen in moderen 205 ter med večji in že ostareli 305 namestili nov model – peugeot 309. S tem so zape-ljali v zahteven in močno napolnjen avtomobilski razred – všttric s VW golfom, oplom kadetom, ford-om escortom, fiatom rit-mom, renaultom 11 in ta-ko dalje. Torej: veliko av-tomobilov – za veliko okusov!

Lansko jesen so dodali razli-čico z dizelskim motorjem in tik pred koncem istega leta še možnost (samo) treh vrat. Peugeot XRD, kakršnegga smo tokrat preskusili, je združeval vse te lastnosti.

Vprašanje vrat je najpamet-neje takoj razčistiti. Ker je pe-ugeot 309 kombi-limuzina, ima vrata – ne glede na njho-vo skupno število – tudi na zadku. Njihova prednost gre z roko v roki z deljivo zložljivo

Peugeot 309 XRD

## Stvar okusa

Kombi-limuzina s tremi vrati in dizlom

zadnjo klopjo, kar pomeni, da je mogoče prtijažnik sproti prilagajati količini tovora in števila potnikov na zadnji klopi. Zadnja vrata se odpirajo razmeroma visoko, so čvrsto podprta z dvema teleskopski-ma nosilcema, za seboj pa po-vlečejo tudi v celem snemljivo polico izpod velikega, zaoblje-nega, ogrevanega in grdo obrobjenega zadnjega stekla. Ista vrata imajo tudi dve izrazi-to slabi lastnosti: da jih je moč odpreti le s ključem, pri čemer so brez posebnega ročaja, pa sodijo umazane roke tako re-koč v redni del tega obreda, in, da sega njihov spodnji rob previsoko od tal in je potrebno zategadelj vso prtijažo najprej

vzdigniti, nato pa spustiti v prtijažnik. No, vsaj ta je do-volj globok in dovolj ravno ukrojen, tudi na račun rezerv-nega kolesa, zaradi katerega se je v primeru potrebe po-trebno skloniti pod zadek vo-zila. In se pri tem malce napre-zati.

In, če so vrata samo tri, je takšna kombinacija namenje-na izrecno samo tistim kup-pcem, ki prisegajo, da je vozi-lo z manjšim številom vrat čvr-stejše, pa jih plezanje skozi ožini za prednjima sedežema k zadnji klopi nič ne moti. Si-cer pa je prav takšen peugeot s štirimi vrati na bokih nepri-merno udobnejši glede pristo-

pa v zadnji del potniškega pro-stora.

Glede prostornosti v celem pa tole: peugeot 309 pač še ne more biti avtomobil, v katerem bi bilo notranje dolžine dovolj za izrazito obilje. Je pa v njem dovolj prostora za štiri pov-prečne velike ljudi, pri čemer je na zadnji klopi v sili tudi dovolj širine za tri potnike všttric. Toda: sedalne površine so neudobno kratke, prednja sedeža ni moč odriniti zares dovolj daleč nazaj, pa tudi takšnih oblik sta, da vas na njih (zdržema smo ta avtomobil vozili dvakrat po tisoč kilo-metrov, oziroma dvakrat po osem ur brez predaha) zaboli hrbtenica. In tudi zglavnika na prednjih naslonjalah sta tam le za okras: saj sta prenizka in preslabo pričvrščena, da bi bi-la za kakšno drugo rabo.

Ampak vsega tega od zunaj ni videti. In tako se zdi tudi ta peugeot privlačno vozilo svo-jega razreda, od spredaj moč-no podoben manjšemu pe-ugeotu 205, v celem, predv-sem od strani in z glavnimi



potezami zadka pa sosedskemu renaultu 11. S količnikom zračnega upora  $CW=0,33$  je soliden tudi glede aerodinamike, katere edina jasnejša znaka na karoseriji (poleg moderno natančnih in zglatenih spojev) sta spojler pod prednjim odbijačem in zavihek na zadnjem robu zadnjih vrat. In, ko gre za barvno-stilistične posege, je moč reči: ravnotežje v motni črnini so dosegli z obema odbijačema, s plastičnimi bočnimi robovoma ter z enako obdanima zunanjsima ogledaloma, z obrobo zadnje šipe pa so pretiravali. Maska pred hladilnikom je k sreči iste barve kot večina vozila.

A so dosti, pravzaprav preveč plastike, sicer svetlejša, a zato nič manj »umetne«, vtisnili tudi v notranjost vozila. Zoprna postane predvsem zato, ker njeni posamični kosi, na primer na armaturni plošči, niso dovolj natančno staknjeni, pa se na razne tresljaje cellega vozila odzivajo s škripanjem. Ampak merilniki – za hitrost (z dvema kilometrskima števcema), za vrtiljaje (četrudi dizelskega) motorja, za količnik goriva v posodi in za temperaturo hladilne tekočine – so pregledno razvrščeni in dobro zasenčeni. Pripravna so tudi okrogla vtisna stikala nad sredinskim grebenom, name-



Voznikov sedež: ne najboljši, a z vgrajeno oporo za ledveni del hrbta

njena varnostnim utripalkam, zadnji meglenki, ogrevanju zadnje šipe, zadnjemu brisalniku in morebitni dodatni napravi v vozilu. Manj prijetni, ker se sučejo v levo, in predvsem močno nenatančni pa so vrtljivi nastavljalniki za hladen in ogrevan zrak. Volanski obroč je prijetno majhen in debelo obložen, z zajetnim sredinskim delom in z dvema prenikzo upognjenima prečkama. Ob njem sta dve ročici – za luči, utripalke in prednja brisalnica z brizgalko vred, le-

va pa tudi (po francosko!) za trobljo. Prijetna za prijem je tudi odebeljena prestavna ročica z obročkasto zaporo vzvratne prestave; pretikanje z njo je zelo lahkotno, a žal nenatančno. Mnogo predaleč od rok pa je (doplačano vgrajeni) radijski sprejemnik. Nenehno sklanjanje k njemu voznika prisili, da se tega početja naveliča in ga ugasne.

Vidljivost z voznikovega sedeža je naprej dovolj dobra, nazaj pa zadovoljiva samo na račun obeh zunanjih ogledal.

Dolžina zadka je – med vzvratno vožnjo – potrebno ugibati. Povprečno dobri pa so brisalniki in žarometi.

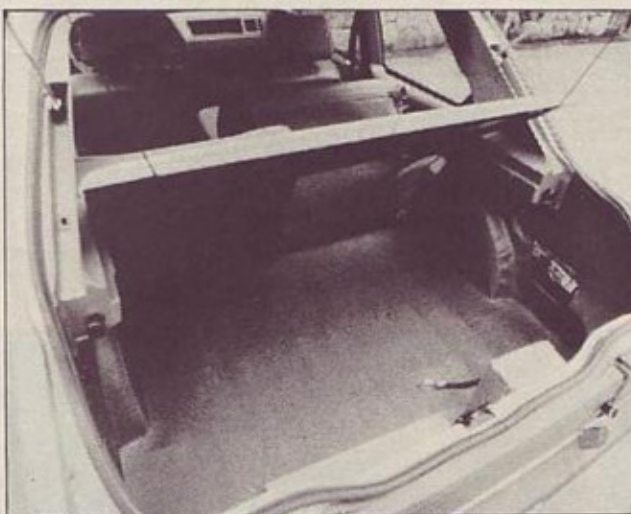
Če vam uspe premagati zatič prednjega pokrova (ročico zanj je potrebno povleči iz stene pred prednjimi vrati, ampak močno nepripravno proti sredini vozila), ste pri motorju. To je v tem primeru dizel, za oči precej »razmetano« posajen poprek nad prednjo premo, po







velikosti 1,9-litrski (kar je za naše davčne razrede neugodna gibna prostornina) po moči pa s 47 kW oziroma 65 KM pri 4600 vrtljajih v minuti povprečnež za naftno gnane motorje tega razreda. Motor sam po sebi sodi v novejšo generacijo dizlov pa se izkaže z lahko glavo in z odmično gredjo v njej, z vzporedno nameščenimi ventili in z Boschevo rotacijsko visokotlačno črpalko. Predgretje hladnega motorja je moderno kratkotrajno, toda ko motor vžge, je nekaj dolgih minut prav nemoderno glasen in robot. Šele potem se uteče do te mere, da se njegov zvok ne spogleduje več s tovornjaškim. Ampak povsem nežen za ušesa vseeno ne zna postati. Najelegantneje teče v območju med 2500 in 3500 vrtljaji, je pa dovolj zlahka kos tudi voznikovi zahtevnosti glede višjih območij, vse do največ dovoljenih 4900 vrtljajev v minuti, kjer se priganjanju »upre« tudi črpalka za gorivo. Pa, saj je jasno: dizli niso namenjeni dirkačem in tej resnici so prilagodili tudi petstopenjski menjalnik s skoraj direktno četrto ter ugodno dolgo peto prestavo. Seveda smo med našimi meritvami že po običaju zahtevali polno sapo motorja in dosegli – ob dveh osebah v avtu in s polno posodo goriva – naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 6,0 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,7 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 15,1 sekunde, in do hitrosti 120 km na uro v 23,4 sekunde. Skladnost med menjalnikom in motorjem se izkaže tudi pri prožnosti, kar pomeni, da prehitevanje ni



*Prtljajnik: prilagodljiv, a s previsoko zadnjo steno*

vselej dizelsko tvegano, ampak, da je mogoče v najpogostejših hitrostnih območjih dovolj prepričljivo pospeševati, ne da bi pri tem do skrajne mere naprezali vse štiri z nafto polnjene valje.

Potovalno ugodna je tudi največja hitrost. Med našimi meritvami smo dosegli najvišjo hitrostno številko 159 kilometrov na uro, ki jo zmora motor v še dovolj varnem delovnem območju, da je lahko dolgotrajna. Pri tem se privzdigne le količina porabljenega motornega olja (v povprečju 0,7 litra na 1000 km), kar samo po sebi ne bi bilo nič tragičnega, če bi dolivanje in kontroliranje tega olja ne bilo tako zamotano in umazano opravilo. Poklopec nad dolivalnim jaškom



*Armatura plošča: pregledna, a s preveč plastike*



*Kontrola motornega olja: preprosta, a slabo uporabna zamisel*





## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 83,0x88,0 mm – gibna prostornina 1905 kubikov – kompresija 23,5:1 – največja moč 47 kW (65 KM) pri 4600/min – največji navor 118 Nm pri 2000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – visokotlačna rotacijska črpalka (boch) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 42 Ah – alternator 750 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik,

prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,251; II. 1,850; III. 1,280; IV. 0,969; V. 0,757; vzvratna 3,333; diferencial 3,828 – platišča 5Jx13 – gume 165/70 SR 13 (good year).

**Voz in obse:** kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj prečne vzvojnne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, servo, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica nad

sedežem) – volan z zobato letvijo, 3,75 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 – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 950 kg – dovoljena skupna teža 1370 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1350 kg, brez zavore 465 kg – prtljažnik (normno) 396/616 litrov – posoda za gorivo 55 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 160 km na uro, pospešek 0–100 km na uro: 15,3 s – poraba goriva (ECE): 4,4/5,9/7,0 litra plinskega olja na 100 km.

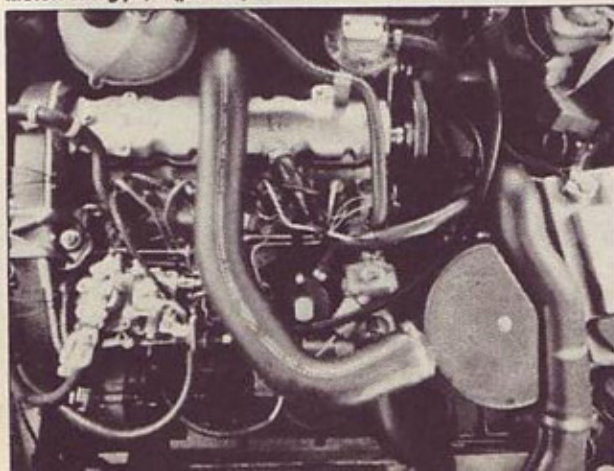
je namreč pričvrščen z vzmetnimi zaponkami, merilna palčica pa je zasajena kar v njegovo sredino. In tako morate med dolivanjem – za vsako merjenje posebej – najprej nataktniti pokrov, vtakniti merilno palčico, jo znova izvleči, ... In, če je olja še vedno premalo: spet sneti pokrov, doliti olje, pokrov znova nataktniti in tako dalje. Da se pri tem umažete vse do komolcev sploh ni potrebno posebej govoriti.

Se pa taisti motor oddolži s skromno žejo po gorivu: med celotno preskušnjo, ki smo jo opravili večidel na avtomobilskih cestah in z neprizanesljivim drvenjem, smo izmerili povprečno porabo 6,4 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Ob 55-litrski posodi za gorivo pomeni to tudi ugodno

velike prevožene razdalje brez ustavljanja na obcestnih črpalkah, žal pa dostikrat že zdaleč prej kot je zaradi goriva

to potrebno. Pokrov cevi za natakanje goriva se namreč odpira iz notranjosti vozila, z vlečnim vzvodom ob desnem

**Motor: zmogljiv, a (pri nas) zaradi davkov prevelik**



sedežu, na tleh. In ta vzvod je nameščen tako, da ga povleče skoraj vsak novopečeni sopotnik, misleč, da si bo s tem naravnal sedežni pomik. Pa mora voznik zato ustaviti in poklopec od zunaj spet zapreti.

A ne le zaradi motorja: tudi zaradi podvozja in svoje naklonjenosti mehkeemu udobju peugeot 309 XRD noče in ne more biti družinsko dirkalno vozilo. Vsa štiri kolesa so resda posamično obešena, spredaj z vzmetnima nogama, prečnimi vodili in stabilizatorjem, zadaj pa z vzdolžnimi vodili in prečnimi vzvojnimi vzmetmi, ampak vzmeti so naravnane na mehko vožnjo, ravnotežje vozila pa na tipične lastnosti prednjega pogona. Torej se karoserija na ovinkih precej nagiba, pri čemer mora voznik pridno in sproti dodajati volan. Bolj spretni si lahko pomagajo tudi z ostrimi odvzemi plina ali športno kratkimi pritiski na zavore, toda pri tem utegne zadek prenglo in težko nadzirujoče zdrsni. Še posebej, če oprjem tal zaradi spolzkosti ali peščene podlage ni ravno najzanesljivejši.

Volan je s 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (brez servo pomoči) sicer dovolj neposredno prestavljen, učinkuje pa vseeno premalo natančno, obenem pa dobiva preveč treslajev, če se vozilo znajde na kratko gubastih tleh. Ampak za običajna potovanja po civiliziranih, ravnih ali zmerno vijugastih cestah to ni preveč oteževalna okoliščina.

Povsem zanesljive, ne pa nadpovprečno zmogljive (po več zaporednih ostrih zaviranjih si zaželejo daljši ohlajevalni čas) so tudi zavore. In ročna zavora na zadnji kolesi je zahtevnemu vozniku prednjega pogona lahko tudi v zelo praktično pomoč.

Peugeot 309 XRD je v cellem solidna, dovolj zmogljiva, dovolj varčna in dovolj bogato opremljena dizelska kombi-limuzina. Glede na vse zapisano je predvsem stvar okusa. Kajti konkurenca v tem avtomobilskem razredu je močna. Pa je – za približno enake denarje – na voljo tudi dosti drugih avtomobilov. Slabših in boljših. Različnim okusom po meri.

MARTIN ČESENJ,  
foto: MARJAN ZAPLATIL