

Vozili smo

PEUGEOT 106
GRIFFE
PEUGEOT 106 XSi
PEUGEOT 306
CABRIOLET

Peugeot 106 so od septembra 1991, ko so ga ponudili kupcem, pa do danes izdelali v 655.000 primerkih.

Šestindvajsetim različicam se bosta z letošnjim majem pridružili še dve: že dolgo napovedovani 106 griffe, ki bo po novem najprestižnejši v paleti, in okrepljeni športnik 106 XSi.

Tretji novinec, ki je na letošnjem ženevskem salonu med strokovnjaki že osvojil lovoriko najlepšega med kabrioleti, pa bo pritegnil predvsem ljubitelje vetra in Peugeot si bo z njim gotovo odrezal velik kos prodajne pogače.



PRESTIŽ, MOČ IN LE

POTA

Peugeot 106 griffe, ki je nekakšen Peugeotov odgovor na Renaultov clio baccara, je primeren zlasti za tiste, ki želijo tudi v majhnem avtomobilu imeti vse, kar imajo sicer prestižnejše limuzine. Na zunanost je griffe, ki ga ponujajo v tri- in petvrtni karoserijski različici, moč prepoznati po 13-colskih obarvanih litih platiščih z gumami velikosti 165/55 R13, po

odbijačih v kombinaciji s spojlerjema, prednjih meglenkah, dodanih bočnih obrobah, zatemnjenih steklih in ogledalih v barvi avtomobila. Na zadku in pri trivratni različici tudi na vratnih stebričkih ima eleganten napis "griffe", avtomobil pa je na voljo v štirih barvah. Znotraj je moč najti temeljito obdelano armaturno ploščo z vsemi potrebnimi merilniki,



Peugeot 106 griffe



Peugeot 106 XSi

športni usnjeni volanski obroč s tremi prečkami, z dodatkom iz lesa z logom v sredini (ter servoojačevalnikom), klimatsko napravo, radio, dodali pa so tudi lesen ročaj prestavne ročice ter leseno oblogo nad predalnikom na sopotnikovi strani, usnje na sedežih, zavorni ABS ter električno vodeni prednji šipi in zunanji ogledali. K praktični notranjosti prispevata še deljiva zadnja klopa in ogledalci v obeh senčnikih. Za doplačilo pa si lahko kupec omisli le še pomično streho.

Ta peugeot poganja v nosu namešeni 1,6-litrski štirivaljni s po dvema ventiloma na valj, elektronskim sistemom za vbrizgavanje goriva in katalizatorjem, ki zmore največji navor 135 Nm pri 3000/min in največjo moč 65 kW (90 KM)

Vozili smo

pri 5600/min. Motor povsem zadovolji voznika, saj je dovolj prožen in se rad zavrti tudi do 6500 vrtljajev v minuti. Ob tem ni pretirano glasen, ponuja pa zadostne zmogljivosti za udobna in hitra potovalna povprečja, "sape" pa mu ne zmanjka niti ob prehitovanjih. Podvozje avtomobila je naklonjeno udobju potnikov, zato je med vožnjo v ovinkih moč občutiti rahlo nagibanje karoserije, ne ustrezajo pa mu tudi kratke zaporedne grbine, kjer pride do vzdolžnega pozibavanja, čeprav ob tem udarcev izpod koles ni moč čutiti v kabino. Lega v celem je zadovoljiva, le ob popuščanju plina griffe, tako kot njegov športnejši brat (XSi), z zadkom sili iz ovinka. Tedaj je treba odvzeti volan, dodati plin, ali oboje hkrati.

Peugeot 106 XSi je glede opreme v bistvu skoraj nespremenjen v primerjavi s predhodnikom iz leta 1991, dodali so mu le nove gume (pirelli 4000E ali good year NCT3), v barve avtomobila obarvani zunanji ogledali (ogrevani in električno vodeni), sive tepihe, sedeže s črnimi obrobo, volanski servoojačevalnik in v kovinsko sivo obarvana lita platišča. Bistveni novosti sta motor in menjalnik. Slednjemu so priredili prestavna razmerja zavoljo močnejšega motorja ta je po novem 1,6-litrski (prej 1,4) in zmore namesto 95 KM največjo moč 76 kW (105 KM) pri 6200/min. Največji navor je ob tem 135 Nm pri 3500/min. Motor zahteva nekaj več priganjanja, da pokaže vse, kar v resnici zmore, ob tem pa se oglašča s prikritim, a zdravim športnim zvokom.

Zaradi uglasenega podvozja je lega tega avtomobila zanesljiva, skupaj z motorjem pa ponujata kombinacijo kultivirane športnosti, ki vozniku omogoča uživaško hitro jemanje ovinkov in vseskozi varno vožnjo tudi na cestah, kot so bile tiste v Jordaniji - kdor je že bil kdaj tam, ve kaj mislim s tem. Voznikovo počutje je v obeh novincih odlično, vse je lepo pri roki in pregledno nameščeno, motil me je le premajhen pomik zunanjih ogledal in pa preblizu kolenom nameščena sredinska konzola.

Povsem drugačen je tretji novinec, nekakšen Peugeotov "paradni konj". Peugeot 306 cabriolet je namreč že vse od lanske premierne predstavitve na



Peugeot 306 cabriolet

avtomobilskem salonu v Frankfurtu plnil poglede poznavalcev in ljubiteljev tovrstnih avtomobilov. Kako tudi ne bi, saj ga je ukrojil slavni Pininfarina, ki mu je v poteze dodal prednji del modela XSi, mu bočno linijo podaljšal v dvignjen in oblikovno spreten zadek ter mu v celem vdahnil toliko klasike, šarma in edinstvenosti, da je podobno lep kabriolet v tem avtomobilskem razredu težko najti.

Glede na osnovne različice, teh je sicer kar 33, ima kabriolet za 4 cm krajšo medosno razdaljo in za 18,9 cm daljši zadek, kar pomeni, da je v celem dolg 4,144 metra. Ima tudi nižjo prednjo šipo za ugodnejšo aerodinamiko, nove zadnje luči, odbijača in zunanji ogledali (bogatejša različica) v barvi avtomobila, nova senčnika ter seveda v celem spremenjeno čvrstost karoserijskih delov: Ker nima varnostnega loka, saj ga mednarodni normativi ne zahtevajo, izrecno, ima izdatno ojačan okvir prednje šipe, dodane ima cevne ojačitve v vratih, v celem pa je ojačano tudi podvozje. Zato je teža avtomobila narasla za 73 kg. Na voljo je z dvema paketoma opreme (XR in XT), drugi pa je bogatejši za prednje mogle-

ke, električno vodeno radijsko anteno in 15-colska lita platišča (namesto 14-colskih). Streha, ki jo je moč zložiti v poseben predalnik v zadku, je električno vodena le v kombinaciji z 2,0-litrskim motorjem, pri šibkejšem pa jo je treba doplačati, saj je v osnovi povsem ročno vodljiva. Za odpiranje strehe je treba odpeti varovalki na okviru prednje šipe, nato pa pri električnem sistemu le še pritisnete gumb, pri ročnem sistemu pa jo je seveda treba (ročno) zložiti v zadek in zapreti pokrov. Električni sistem je opremljen z elektrohidravlično črpalko s tlakom 150 barov, ki deluje prek šestih valjev in strešnega mehanizma. Odpiranje strehe traja 18 sekund časa, trije varovalni sistemi pa preprečujejo nepravilno uporabo.

Opcija je še vetrna mreža, ki se izkaže za nepogrešljivo tudi pri manjših hitrostih, saj docela izniči vrtenjenje zraka za prednjima sedežema.

Motorja sta torej dva, in sicer 1,8- in 2,0-litrski štirivaljni s po dvema ventiloma na valj, z dodano motorno elektroniko in katalizatorjem. Prvi zmore (opcija: samodejni štiristopenjski menjalnik) največji navor 153 Nm pri 3000/min in moč 74 kW (105 KM) pri

6000/min, močnejši pa navor 176 Nm pri 2750/min in moč 89 kW (123 KM) pri 5750/min.

Motorja (šibkejši je za francoski trg opremljen tudi z ročnim menjalnikom s krajšimi prestavnimi razmerji in je zato celo bolj prožen od močnejšega brata) sta v celem dovolj prepričljiva tudi za zahtevnejše voznike. Vsekakor pa avtomobil ni namenjen dirkanju, temveč uživaškimi vožnjam pod poletnim soncem, zato motorjema ne morem očitati premajhnih zmogljivosti, saj bi sam izbral različico s samodejnim menjalnikom, čeprav ima najslabotnejše zmogljivosti. Nerazumljivo mi je le, zakaj se snovalci pri tovrstnem menjalniku niso raje odločili za močnejši motor, ki je zavoljo zmogljivosti vsekakor primernejši. Počutje v tem kabrioletu je enkratno, še zlasti ob odprti strehi, vsi štirje sedeži so udobni, voznikovo okolje pa prijetno in praktično. Lega na cesti je tako kot pri osnovnih različicah brezhibna in pri vseh treh novincih bi imel morda le dve zameri: v vročem ozračju so se prehitro pregrevale zavore, motorji pa niso dihali s polno sapo. Slednje mi je bilo jasno takoj po novinarski konferenci. Peugeototvci so tokrat uporabljali manj kakovosten egiptovski bencin, sicer posebej prirejen za katalizirane motorje; in od tod nekaj slabše zmogljivosti v celem.

BORIS SAMBOLEC

Zmogljivosti (tovarna):

Peugeot:	106 griffe	106 XSi	306 1,8 (AVT)	306 2,0
pospešek 0-100 km/h (s):	10,4	10,0	12,6 (15,2)	10,8
največja hitrost (km/h):	180	195	182 (173)	194
poraba goriva	5,2/	6,0/	6,1 (6,4)/	6,5/
(ECE) na 100 km:	6,7/	7,4/	7,9 (8,0)/	7,9/
	8,4/	9,4/	10,7 (11,3)/	10,9/