

# »LEV STŘEDNÍ TŘÍDY

V listopadu 1977 debutoval Peugeot 305, pětimístný 4,2 m dlouhý sedan se stupňovitou zádí, motorem vpředu napříč a pohonem předních kol. V březnu 1980 k němu přibylo pětidveřové kombi a třídveřová dodávka, do léta 1990 vzniklo více než 1,6 milionu „tristapětek“.

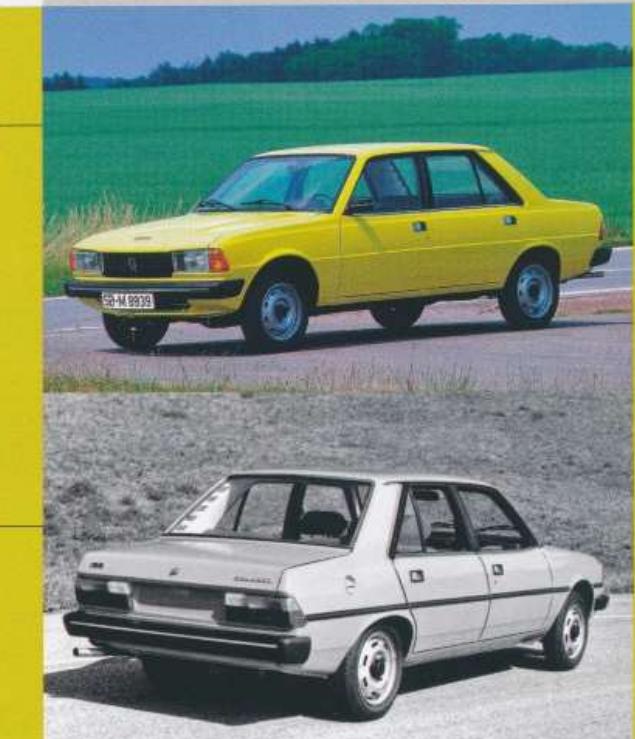




Komfortní Peugeot 305 SR se čtyřválcem 1,5 l na snímku z podzimu 1977

Základ nabídky v letech 1977 až 1979:  
Peugeot 305 GL s motorem 1,3 l

Peugeot 305 SR se od svých sourozenců odlišoval bočními lištami z plastu



**P**eugeot 305 navazoval na typ 304, z něhož převzal upravenou podvozkovou plošinu s prodlouženým rozvorem a rozšířeným rozchodem kol stejně jako architekturu poháněcího ústrojí. Zážehový čtyřválec OHC měl uložený napříč před přední nápravou a skloněný o 20° dozadu, čtyřstupňová převodovka byla pod motorem, s nímž měla společnou olejovou náplň.

Modely 305 GL a GR poháněl stejně jako „třista-čtyřku“ čtyřválec 1290 cm<sup>3</sup> o výkonu 65 k (48 kW), nejdražší sedan s označením 305 SR dostal pod kapotu tentýž motor s prodlouženým zdvihem, objemem zvětšeným na 1472 cm<sup>3</sup> a výkonom 74 k (54,5 kW).

Peugeot 305 měl všechna čtyři kola zavěšena nezávisle, přední na spodních příčných ramenech se svislými vzpěrami McPherson a příčným stabilizátorem, zadní na podélných vlečených závěsech doplněných stabilizátorem. Pérování vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny se souosými tlumiči.

Plnému rejdu hřebenového řízení odpovidaly 4,2 otáčky volantu, přední kotoučové a zadní bubnové brzdy ovládala dvouokruhová soustava s posilovačem a omezovačem brzdného tlaku zadní nápravy. Čtrnáctipalcová kola připevněná třemi šrouby nesla pneumatiky 145 SR 14.

Peugeot 305 s rozvorem náprav 2620 mm a rozchodem kol 1370 mm vpředu a 1322 mm vzadu byl dlouhý 4237 mm, široký 1630 mm a vysoký 1400 mm. V zádi nabízel 464 l prostoru pro zavazadla, náhradní kolo bylo připevněné na držáku pod podlahou



V březnu 1980 bylo představeno pětidveřové kombi Peugeot 305 Break

Novinkou léta 1984 byl Peugeot 305 GTX s motorem 1,9 l o výkonu 105 k

Peugeot 305 GTX s malým spoilerem na zadní dosahoval rychlosti 180 km/h



zadě a vyjímal se zvenku. Za zadní nápravou byla umístěna palivová nádrž o objemu 43 l.

Pohotovostní hmotnost sedanů 305 GL, GR a SR se pohybovala mezi 925 a 940 kg, jejich užitečná hmotnost měla hodnotu 415 kg. Vozy vybavené motorem 1,3 l dosahovaly největší rychlosti přes 140 km/h a spotřebovaly 9,5 l benzínu na 100 km, model 305 SR poháněný čtyřválcem 1,5 l uháněl přes 150 km/h a vykazoval desetilitrovou spotřebu.

Počátkem roku 1979 rozšířily nabídku sedany 305 GLD a GRD poháněné čtyřválcovým dieselom OHC o objemu 1548 cm<sup>3</sup> a výkonu 49 k (36 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Dosahovaly rychlosti 135 km/h a spotřebovaly jen 7,5 l nafty na 100 km.

V roce 1979 dosáhla produkce automobilů Peugeot 305 rekordní výše přes 245 tisíc, o rok později to bylo 201 tisíc vozů. Tyto počty už „tristapátka“ nikdy nepřekonala.

V březnu 1980 slavilo v Ženevě premiéru pětidveřové kombi Peugeot 305 Break. Od sedanu se odlišovalo nejen karosérií dlouhou 4259 mm, ale i podvozkem. Mělo lehce rozšířený rozchod kol, vinuté pružiny se souosými tlumiči byly na zadní

nápravě přemístěny ze svíslé do téměř vodorovné polohy, aby nezasahovaly do zavazadlového prostoru a obutí 155 SR 14.

Sklopením zadního sedadla kombi vznikla ložná plocha dlouhá 1,61 m a od podlahy po strop bylo 1,51 m<sup>3</sup> prostoru pro náklad. Užitečná hmotnost se podle provedení vozu pohybovala od 460 do 490 kg. Peugeot 305 Break byl k mání s benzinovými motory 1290 a 1472 cm<sup>3</sup> i s dieselom 1548 cm<sup>3</sup>, jeho akční rádius zvyšovala palivová nádrž o objemu 50 l.

Vedle kombi se od léta 1980 vyráběla také třídveřová skříňová dodávka 305 Break Service s oplechovanými boky, ložnou plochou dlouhou 1,81 m, nákladním prostorem 1,6 m<sup>3</sup> a užitečnou hmotností 470 kg. Mohla mít benzinový motor 1290 cm<sup>3</sup> nebo naftový 1548 cm<sup>3</sup>.

V červenci 1980 byl představen Peugeot 305 S, sedan vybavený motorem 1472 cm<sup>3</sup> s tranzistorovým zapalováním, dvojitým karburátorem a výkonem zvýšeným na 89 k (65,5 kW). Dostal elektricky ovládaná okna v předních dveřích a jezdil rychlosti přes 160 km/h.

V léte 1982 prošel Peugeot 305 modernizací, jež se zvenku projevila nově tvarovanou přídi, délku lehce zvětšenou

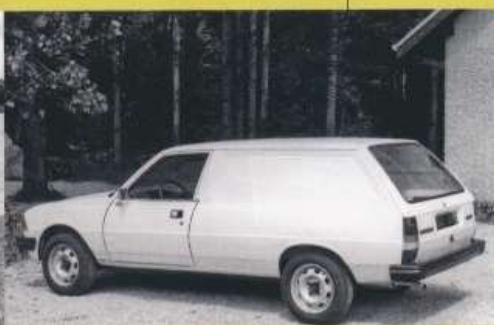


Oblíbené kombi  
Peugeot 305 Break SRD  
s diesellem  
1,9 l o výkonu 65 k

V letech 1980 až 1990  
se vyráběly dodávky  
Peugeot 305  
Break Service

Třídviový Peugeot 305  
Break Service nabízel  
1,6 m<sup>3</sup> prostoru  
pro náklad

Třetí dveře v zádi  
otvíraly přístup  
k nákladnímu prostoru  
dlouhému 1,81 m



na 4263 mm u sedanu a na 4283 mm u kombi a také disky kol připevněnými čtyřmi šrouby místo dřívějších tří. Větší změny se skrývaly „pod kabátem“. Vůz dostal novou přední nápravu s trojúhelníkovými spodními příčnými rameny a rozchodem kol zvětšeným na 1410 mm u základní verze a na 1420 mm u všech ostatních. Objem palivové nádrže sedanu vzrostl na 53 l.

Naftové modely nyní poháněl nový vznětový čtyřválec OHC o objemu 1905 cm<sup>3</sup> a výkonu 65 k (48 kW), čtyřstupňová nebo pětistupňová (pouze ve verzi SRD) převodovka měla své místo nalevo od motoru a měla samostatnou olejovou náplň.

Původní uspořádání poháněcího ústrojí si zachovaly benzínové modely s motory 1290 a 1472 cm<sup>3</sup>. Pětistupňovou převodovku vedle motoru měl jen nový sedan Peugeot 305 GT poháněný benzínovým čtyřválcem OHC o objemu 1580 cm<sup>3</sup> a výkonu 94 k (69 kW). Na pneumatikách 165/70 SR 14 uháněl rychlosť až 170 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za 11,7 s.

Připomeňme, že všechny sedany i kombi řady Peugeot 305 měly od léta 1982 novou palubní desku, výplně dveří a čalounění interiéru. A také to, že týden před Vánocemi 1982 vyjela z výrobní linky v Sochaux miliontá „tristapětka“.

V srpnu 1984 rozšířil nabídku Peugeot 305 GTX se sportovní výbavou, benzínovým motorem 1905 cm<sup>3</sup> vyladěným na 105 k (77 kW) a pětistupňovou převodovkou. Novinkou léta 1984 byl i Peugeot 305 Automatic s benzínovým motorem 1580 cm<sup>3</sup> o výkonu 94 k (69 kW) spojený se čtyřstupňovou automatickou převodovkou ZF. V létě 1986 i on převzal motor 1905 cm<sup>3</sup>.

Během druhé poloviny osmdesátých let zažívala „tristapětka“ citelný ústup z výsluní. Její prodeje pod tlakem silici konkurence, včetně nového Peugeota 405, klesaly a nabídka se zužovala. V roce 1988 už byly k máni jen sedany 305 GLS a GLD, první s benzínovým motorem 1580 cm<sup>3</sup> o výkonu 80 k (59 kW), druhý s diesellem 1905 cm<sup>3</sup> s výkonem 65 k (48 kW), oba s pětistupňovou převodovkou.

Výroba sedanů Peugeot 305 byla ukončena v prosinci 1988, produkce kombi v červnu 1989. Poslední dodávky opustily výrobní linku v Sochaux v červnu 1990. Celkem vzniklo 1,649 milionu automobilů Peugeot 305, včetně 1,312 milionu sedanů, téměř 251 tisíc kombí a přes 86 tisíc dodávek. <