

Peugeot 301 1.6 VTi EAT 4,  
2013, 92 000 km, 179 000 Kč

## Technické údaje

Motor:	atmosférický zážehový čtyřválec
Zdvihový objem:	1587 cm <sup>3</sup>
Největší výkon:	85 kW při 6050 ot./min
Nej. točivý moment:	150 N.m při 4000 ot./min
Převodovka:	čtyřstupňová samočinná s měničem
Zavazadlový prostor:	506 l
Rozvor náprav:	2652 mm
Vnější rozměry:	4442 x 1748 x 1477 mm
Maximální rychlost:	180 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	10,1 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	7,3 l/100 km

## Nutné investice

Výměna oleje převodovky:	1500 Kč
Přední brzdové kotouče:	5300 Kč
Letní pneumatiky:	4300 Kč
Nástřik spodka a dutin:	6500 Kč
<b>Celkem:</b>	<b>17 600 Kč</b>

Očima  
klempíře

## Jednoduchá mechanika je základ, ale co karoserie? Stav po třech letech je dobrý, do budoucna však nepodceňujte prevenci.

Úkol zněl jasně: najít třístagedničku s co nejvyšším stavem tachometru. Příznačně na nás vyšla téměř bohémská kombinace benzínové šestnáctistovky s automatem. První majitel jezdil 30 000 km ročně a zjevně uměl žít – vybral si nejpohodlnější verzi a po třech letech ji poslal do světa.

Letitý čtyřstupňový automat funguje bezvadně, má ale nejvyšší čas na výměnu oleje, která by pak – jak se kdysi psalo v manuálu k Citroënu Xantia – měla následovat každých 30 000 km. Dnes výrobce tvrdí, že olej stačí na celou životnost převodovky, což je formulace nápadně dvojnásobná.

Jestliže však někdo chce konkurovat Dacii, měl by především vydržet prosolené české zimy bez koroze nosných částí. Na prověrku jsme se proto vydali za Vladimírem Trendlem, zastáncem automobilové dlouhověkosti a propagátorem poctivé péče o karoserii, kterou názorně demonstruje na svých stránkách Autoklempířství.cz.

Pozornost zaměřuje na podlahu, spodky dveří i vnitřky podběhů, z nichž putují dolů plastové kryty. Výsledek prohlídky je na poměry levných aut povzbudivý. „Peugeot si obecně umí důležitá místa karoserie ohlídat. Tenhle vůz není výjimkou,“ komentuje pan Trendl

s poukazem na pečlivě „zapertovaný“ a čistý spodek plechu dveří a netknutý prostor podběhu. Tam se často pod plastem hromadí nečistoty a jimi zadržovaná vlhkost zrychluje procesy škodící svarům karoserie. Z našeho Peugeotu 301 se jen sype prach a obnažené plechy vypadají zcela čistě.

Pohled na podlahu už tak jásavý není. „Logika výrobních úspor na dnešních autech mi zcela uniká,“ kroutí zkušený klempíř hlavou, když prohlíží tovární ochranný nátěr spodka. Praha, vystouplé nosníky a hlavní svary jsou ošetřené důkladnou vrstvou plastizolu, ale mezi nimi jsou celé lány plechu chráněné jen

základovou barvou. „Proč toho udělali jenom půlku? Vlhkost a sůl si přece nevybírají, kde ulpí,“ zní těžko zpochybnitelný komentář.

Na některých místech už je působení živlu vidět. Konkrétně nenápadně šedé puntíky uprostřed podlahy a bílé housenky lemující svary tunelu nad výfukem. „To je počáteční stádium koroze. Tak málo chráněným plechům stačí, aby auto parkovalo na trávě, a vlhkost začne pracovat. V této fázi ještě dalším zhoubným procesům spolehlivě zabrání dodatečný nástřik. Když to ale necháte být, s každým rokem se šance auta na spokojeně stáří zmenší,“ vysvětluje Vladimír Trendl z dlouhodobé zkušenosti.

K tomu lze jen dodat, že když už Peugeot nabídl odolnou mechaniku tak lacinou, bylo by hloupé ji šetřením na plechařině pohřbit.



Spodky dveří nenesou stopy rzi, spoje plechů jsou udělané velmi pečlivě



Hlubší než povrchovou korozi vykazují zadní náprava, i ta stojí za ošetření



Výfuk ještě nějaký čas vydrží, pod plastovým podběhem je čisto. Bílé skvrny na podlaze a svarech tunelu ale valají a pomoc.



Foto: David Rajdl

## Konkurenti ojetého Peugeotu 301

## Dacia Logan



Výroba: Od 2012

**Popis:** Ve druhé generaci rumunský klasik přidal na krásu, bezpečnosti i výbavě, mechanicky ale zůstává jednoduchý a robustní. Dřívou výhodou je nízká cena, i v bazaru je Logan vždy levnější. Nejvíce jistoty nabídne motor 1.2 16V. Dacia trochu lépe svítí, ale čalounění sedadel má až rozkydly měkké a v zimě nechce topit na nohy.

## Škoda Rapid



Výroba: Od 2011

**Popis:** Skládáčka ze známých komponent staršího data vyjde o hodně drahé, v bazarech klesají pod 200 000 Kč jen firemní otloukánci s vysokými nájezdy. Rapid je ale celkově lépe zpracovaný, jízdně jistější a má modernější benzínový motor 1.2 TSI – zde vždy v poslední modifikaci s odolnějšími rozvodky. Triválec 1.2 MPI vyjde levněji, ale asi ho neseženeta.