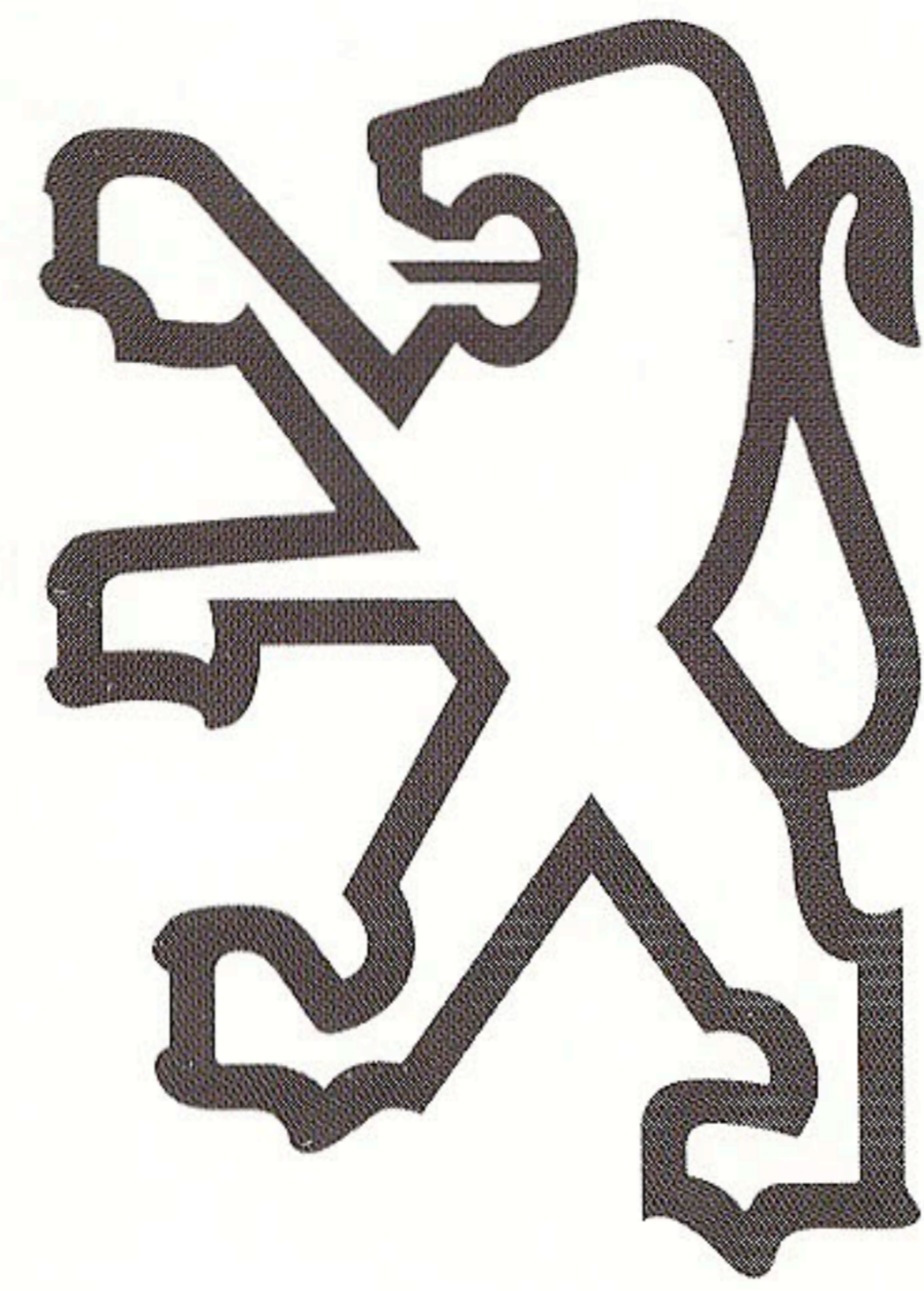
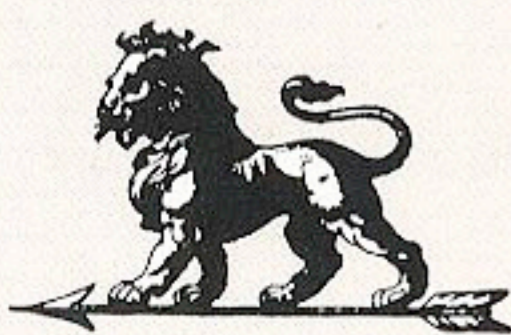


# PEUGEOT 306





振り返れば、それは新しい時代の始まりだったことが分かる。1983年、パリは人と車にあふれ、石畳の交差点では、バスとタクシーと小さな車たちが、次の信号に向かってスタートを繰り返していた。そんな車の群れのなかに、見なれたライオンのエンブレムをつけた一台の小さな車があった。正確に言えば、一台の「新しい」小さな車があった、PEUGEOT 205の登場だ。STYLE PEUGEOTとPININFARINAによるスタイリングは、群れの中でも独特の存在感を示し、そのボディに隠されたメカニズムは、従来のスモールカーの概念を超えたものだった。それまでのスモールカーと言え、小さなエンジンを積んで目いっぱい回しきるといったものだ。パリの街角で生き残るには、それで充分だし、それが決まりきった不変のスタイルのように思われてきた。PEUGEOTの205は、そのすべてを変えてしまった。街の車に走りの躍動感が生まれた。シャープな運動神経が加わった。街に新しいテンポが生まれ、休日には、パリからノルマンディの海岸まで一直線に走る205が目撃された。そして、PEUGEOT306。ついに街に現われる。フランスで生まれ、フランスの暮らしの中で育ち、フランスの生活を輝かせてきた205を発想のベースとして、フランスはまた「新しい車」を手にした。思えばこの306の誕生のために、じつに、10年以上の歳月が流れたことになる。それは、とほうもない時間のような気もするが、「車のありかたは、暮らしのリズムとともにある。」と考えるプジョーにとっては、ごく自然な時の流れなのかもしれない。この「新しい車」は、街のなかでさらに完成度を高め、一步、街の外に出れば翼を持ったように駆けぬけるだろう。すべては走りの感動のために。

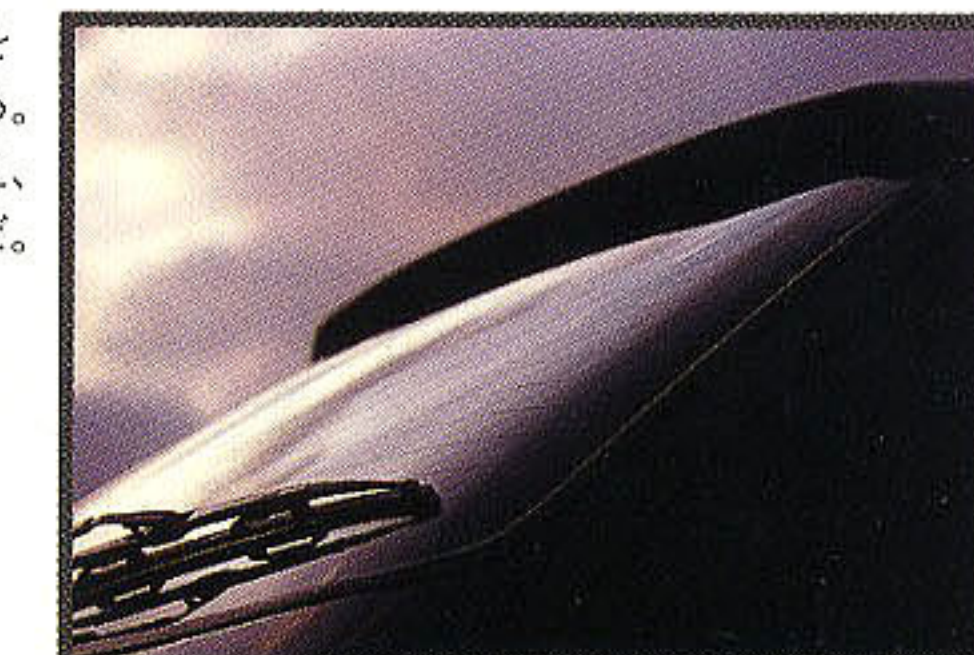


# XSi

3DOOR 5DOOR

街でも、高速道路でも、XSiが走っているのを見るのは気持ちがいい。  
それはたぶん、ステアリングを握っている人が、走りを楽しんでいるからにちがいない。

306がいかに抑制のきいたスタイリングを大事にしているか、このリアを見てもわかる。リアスポイラーでさえ、機能を求めながらも、きわめて控え目だ。



車は暮らしのなかで発想され、暮らしの変化を予見して進化する。それが、プジョーの車づくりの基本的なスタンスです。都市生活と車という視点から見たフォルムのまとめ方、そのフォルムに包まれるパワー構成と足まわりのセッティング、そして移動空間としてのインテリアと安全性。そのどれひとつにも、車と暮らしの新しいあり方を提示するプジョーの姿勢が、鮮明に見えるはず。たとえば、このXSiです。機敏な街の走りを前提としながらも、この車には、週末の小さな旅やパカンスの遠い旅をカレンダーに組み込んだ、フランスの走りの願望があざやかに体现されています。遠くへ、速く、美しく。一度、ステアリングを握ればその全体のバランスと走りのスポーツ感に、XSiのXSiたる意義をきっと感じられることでしょう。自分の時間ももちろん、家族の時間も輝かせてくれる、そんな可能性に満ちた一台です。



ルシファーレッド



シグマブルー



S16: ブラック



きわめて稀なことなのだが、デザイナーが自由に描いた初期のレンダリングがそのまま実現された306。エンジニアの熱意がそれを可能にした。

# S16

**痛快フレンチ16バルブ、306S16。  
スポーツカーだけが、スポーツではない。**

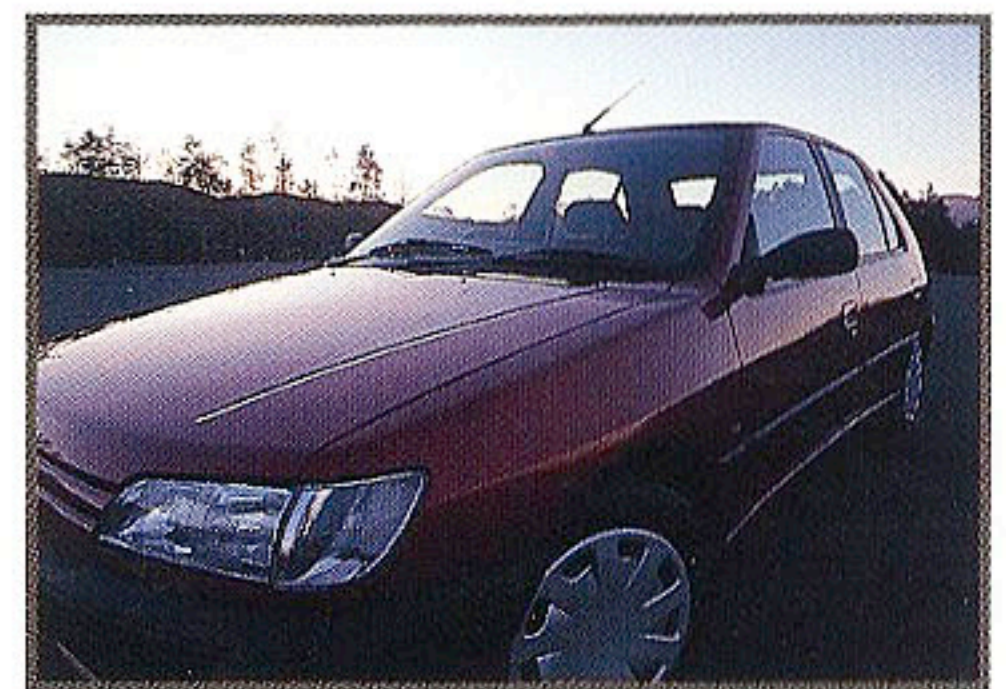
ドアを開け、本革のトリミングをほどこしたシートに座る。それだけでこのS16が、  
なにか新鮮なテイストをもった車だということがわかるはず。空気がちがう。  
匂いがちがう。走り感を設計コンセプトの重要な柱にしてきた306の、妥協のないス  
ポーツ感と、いかにもフランスらしい洗練されたシャープさがそこにあります。

# XT

フランス人にとって、絵のない生活を考えるのは、かなり難しいことだと思います。一枚の絵が部屋にあり  
だけで、やすらぎや、ゆとりや、明るさが生まれることを、暮らしの感性として知っているからです。XTもこの気持ちの  
ゆたかさが基本的なコンセプト。高級にするための高級でなく、ぜいたくさのためのフル装備もない。乗る人  
の気持ちになじむ。そんなフランスの「味」としかいいようのない、さりげない上質感とセンスに満ちています。



XT: ルシファアレッド



プジョーのアイデンティティはライオンの紋章だけではない。  
すべてが、ひと目でプジョーとわかるデザインポリシーに貫かれている。

**パリでフルサイズの中を見かけることは少ない。ゆたかさの概念がまるでちがうからだ。**

ハッチバックの全長を235mmのばしただけで、306にセダンとしてのパッケージングの完成度と美しさを与えてしまった。デザイナーの力量を感じずにはいられないリアサイドビュー。



# ST/SR



ST:ディーラーオプション装着車



SR:ジェネシスブルー

このシートに座ると、フランスの生活観が見えてくる。  
広い室内とラゲッジスペースへのこだわり。暮らしの本質を知っているセダンだ。

フランスに住んで感じるのは、フランス人が実に本質を大切に人たちがたということです。野菜は土の匂いのする野菜を買う。パンはパンの焼きあがる頃に買う。アパートマンの部屋は、やわらかな光の下に、いつも季節の花がある。着るものも雑誌では踊らない。自分のペースで自分らしいものを増やしてゆく。休日は散歩し、本を読み、犬と走る。そして、車です。車もこうした暮らし方のなかで、同じ視点で選ばれ、同じ価値観を共有しています。それだけに、見せかけのデザインや性能、見せかけのぜいたく感、見事といったいほど通用しません。その意味でも、この306STとSRは、フランスの厳しい眼が育てあげたセダンの典型といえるでしょう。コンパクトなボディから想像もできない、ひろびろとした居住空間。ユーティリティにこだわったラゲッジスペース。シートに座り、街に出れば、フランスの暮らしが見えてくるはず。



ブルー



※日本仕様は右ハンドル車のみとなります。  
※布張りシートは受注生産のみ承ります。



ルシファーレッド

# Cabriolet

平凡を変えるのに、なにもむずかしいことはらない。この306カブリオレのキーを手にすればいい。

フランスで驚かされるのは、日曜日が真ん中にレイアウトされたカレンダーがあることです。それを眺めていると、休日を中心に暮らしが動きだすような、そんな不思議なイメージがわいてきます。この306カブリオレにも、それと同じ印象を受けます。PININFARINAの工房で造り込まれた美しいオープンボディ。そのスタイリングを見ていると、いつか走った道や、場所や、音楽や、風の匂い、陽射しの感じ、隣に乗せたい人、そんなイメージが次々に浮かんで来て、なんだかやわらかい気持ちになれる。これほど想像力をゆたかにしてくれる車も稀でしょう。フランスの暮らしのなかに溶け込んできたプジョーのカブリオレ。レザーシートをはじめとするインテリア、クロードボディに匹敵する走りの剛性感。その上質な佇まいは、この車が若い人たちだけのものではないことを物語っています。



ソフトトップをかぶせたときの完成度もさすがだ。  
プジョーのカブリオレの伝統通り、ボディサイドにピニンファリーナのエンブレムがつけられている。



ニュースは、スタイリングだけではない。想像を超える広いスペースと質感の高さ。  
それは、乗る人の価値観を変えてしまうにちがいない。

スタイリングに目を奪われがちですが、306はむしろ内側からデザインされた車といっても過言ではありません。たとえば後のシートに座っているかぎり、これが全長4mたらずのコンパクトカーだとは、おそらく想像できないでしょう。室内空間に関して、ヨーロッパのユーザーの価値基準はきわめてはっきりしています。広さと使いやすさです。国境をいくつも越えるロングドライブがごくあたりまえの生活観、そして豊かな住環境を基準に車を眺めれば、それは当然の要

求といえるでしょう。しかし、いくら快適性を求めたとしても、車はリビングルームではありません。そのシートもソファであってはなりません。移動空間であり、ある意味では運転というスポーツをたのしむ空間です。しっかりとした機能性の裏付けが求められます。「ブジョーは疲れない」という評価の理由のひとつになっているシート。そして快適なドライブを演出するきめ細かな配慮。PININFARINAの美意識は、スイッチひとつの質感やタッチにまで及んでいます。



# XSi

ピニンファリーナはさすがにスポーツのなんたるかを知っている。  
ダッシュボードからドアへと流れるやわらかなラインの美しさ。3本スポークのステアリングの質感。  
シートのフォルムとその表情。同じ306という素材を扱いながらも、XSiは明らかにスポーツだ。

## 3DOOR

XSiのフロントシートには、バケットタイプのスポーツシートが採用されている。  
その名の通り、きわめてホールド性が高く、横Gに強い。



このドライバースシートに座ると、ブジョーがいかに乗る人の感覚を大切にしてきたか、おわかりなるでしょう。正しいドライビングポジションへ導くシート。手を伸ばせばそこにスイッチがあり、足を伸ばせばそこにペダルがある。メーター類もわずかな視線の動きで読みとれ、決してドライビングポジションをくずすことはありません。疲れは目からといわれますが、視界は重要な性能です。306の視野のひろがり、座った瞬間に運転のしやすさを実感させるものです。

たシートについて詳しくいえば、306のシートはソフトであっても、体の主要部分をしっかりと保持する面圧分布をもつブジョー・テストと呼ばれる定評あるもの。ロングドライブになればなるほど、真価を発揮します。操作系では、ステアリングのフィールに驚かれるでしょう。低速での小気味の良い切れ味、高速でのしっとりとした安定感。パワーアシストを与えながらも、路面からの情報を的確に伝えてくれる絶妙なセッティングになっています。静粛性や振動への徹底した

対策もブジョーならではの。しかし、防音室にいるような静かさを求めたわけではありません。ノイズとサウンドはちがう、そう私たちは考えます。音は重要な情報です。キシミ音、ロードノイズ、メカニカルノイズといった文字通りの騒音は徹底的に対策を施しましたが、スピードに対応したある程度のエンジン音は、いい意味での緊張感、高揚感をドライバーに与えます。ドライビングのたのしさを味わえる306の快適な運転環境。それは確かな安全性につながるものです。

使い勝手が良い6:4の非対象分割式のラゲッジスペース。サスペンション方式にまでこだわって実現したフラットなフロアは、積載量も充分。



# XT ST

306の高級モデルであるXTとST。その造りの良さと居住性は、新しい時代の高級車の姿をイメージさせてくれるだろう。運転席にはエアバック、シートには無段階調節式のランバーサポートがついた、エルゴノミックシートが採用されている。



Photo : ST

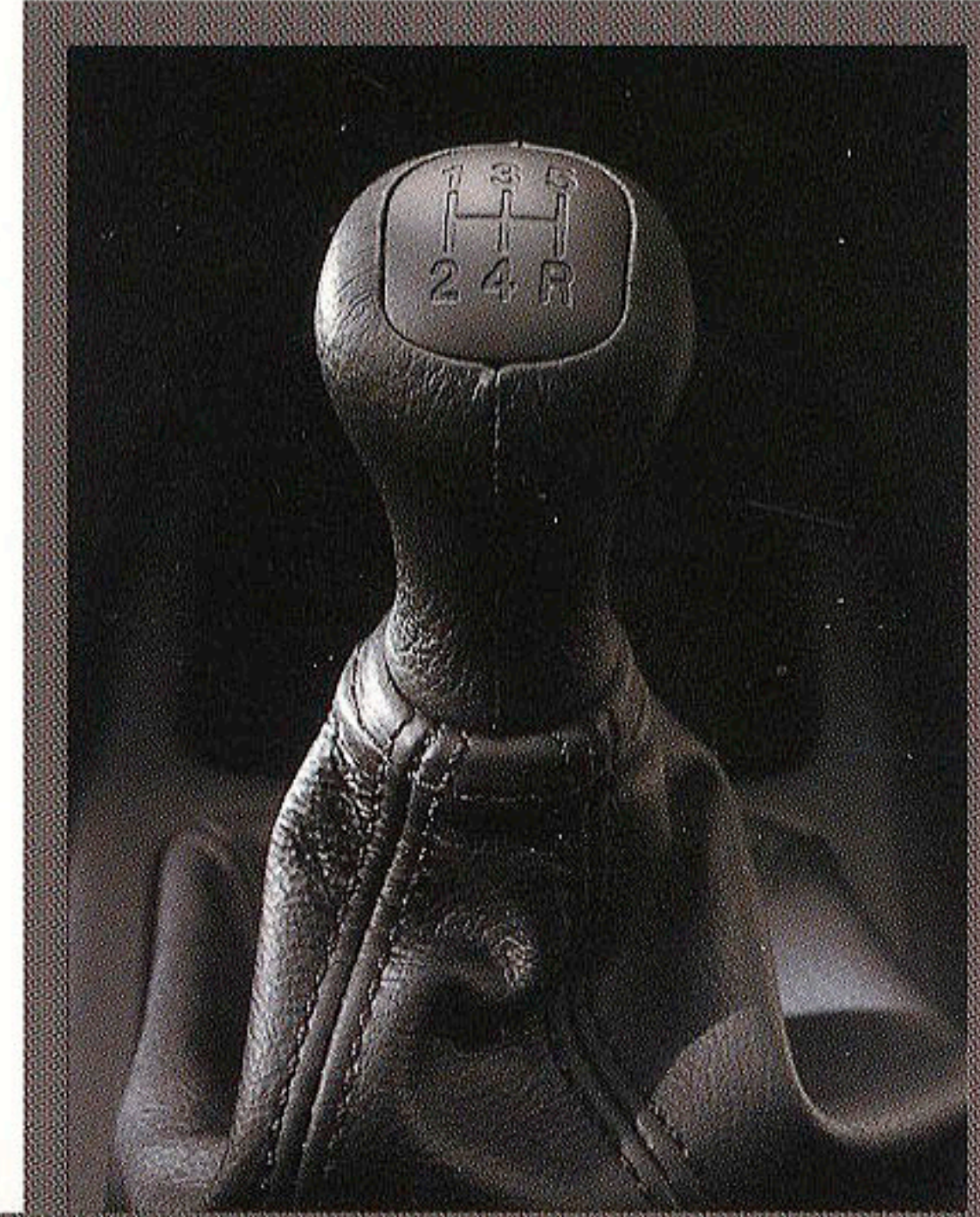
# SR

“chic”のほんとうの意味を知りたかったら、フランス語の辞書をひらくよりも、このシートに座った方が早い。ベーシックモデルといっても、その質のちがいに気づくにちがいない。



# S16

ここに座ることが、スポーツになるだろう。  
ヒューストン・ベルベットに本革のトリミングをほどこしたスポーツシート。ステアリングコラムにはエアバッグ、  
ドライバーシートには無段階調節式のランバーサポートが採用されている。



シフトノブをはじめ、ステアリングホイール、シートリムなど、ふんだんに革を使ったインテリア。  
ピニンファリーナは、スポーツの匂いを知っている。

# Cabriolet

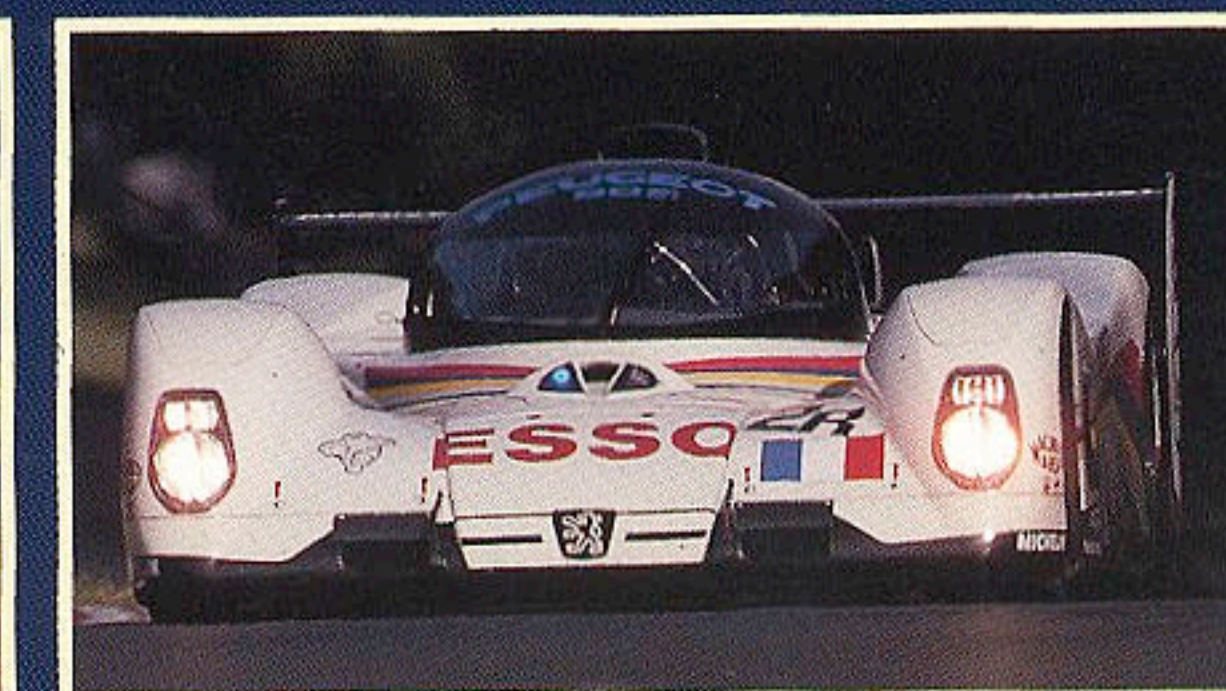
美しいだけではない。フードを完全に収納できるスペースを持ちながら、  
4つのたっぷりとしたシートと274ℓというトランク容量を確保したのはプジョーならではの。  
運転席にはエアバッグを装備、シックな木目調パネルはカブリオレだけのものだ。



フードの開閉はセンターコンソールのスイッチでワンタッチ。  
フルオープンに約20秒、クローズに同じく20秒ほど。きわめて容易だ。



すべては、走りのなかで発想された。スタイリングも、インテリアも、性能も、安全性も、考えてみればきわめてあたりまえのことなのだが、そうした発想を徹底した車は少ない。世界最初の自動車量産メーカーとして100年を越える歴史、1894年のパリ・ルーアン自動車レースの勝利から、パリ・ダカ、ル・マン、そしてF1へ連続とつづくモータースポーツでの実績。それは新しい技術を試すというより、人間と車との関係を探る試みにほかならなかった。人間の感覚を、心の動きをどこまでメカニズムに反映できるだろうか。プジョーが探求してきたエンジニアリングの中心には、いつも人間がいた。どんなにトランスポーターに徹した車であろうと、人間が操るかぎり、そこには自由があり、暮らしがあり、走るたのしみがある。いたずらに目新しいテクノロジーを取り込むことが先進だとすれば、私たちの車は先進とは呼べないだろう。この100年、私たちがひたすら行ってきたことは、むしろ洗練といったニュアンスに近いと思う。そのひとつの成果が、プジョー306だ。STYLE PEUGEOT/PININFARINAによるフォルムは、ショーモデル的な単体としての美しさを追求したのではなく、暮らしの風景のなかでの美しさ、走りのなかでの存在感を求めた結果だ。コンパクトな外観からは想像もできない、ひろびろとした室内空間とラゲッジスペースへのこだわりは、国境をいくつも越える走りが日常的なヨーロッパの生活観からすれば、当然のことといえる。性能にしてもそうだ。絶対的な数値ではなく、ドライバーの気持ちの一步先をいく加速感、ネコ足と評される足まわりの完成度、そうした味つけはコンピュータによるシミュレーションだけでは決して生まれない。テストコースだけでなく、実際の道での徹底した走り込みを通して、「人間」の感性に基づいたチューニングを施して完成されたものだ。PEUGEOT 306。私たちにとって、走ることは、考えることと同じ意味だ。



乗る人の感覚を、心の動きをどこまでメカニズムに反映することができるだろうか。  
 プジョーのエンジニアリングの基本は、ひたすら人間です。

**Power Unit** プジョーのエンジンに対する要求は、きわめて明快です。信頼性と扱いやすさ、この二語につきまします。数値で表現するのが難しい性能ですが、それだけに最新のテクノロジー以上に経験や伝統といった、やはり数値にできないノウハウを必要とします。より大きなマージンを生むためにという説明で、一般の乗用車に公道を走る上でなんの意味もない非現実的なハイパワーやハイメカニズムを与えることに、私たちは疑問を感じます。むしろ、運転する人の気持ちにリニアに応える感覚性能を大切にしたい、そう考えています。レーシングエンジンを模した精密機械のようなメカニズムではなく、シンプルな構造を、これ以上ないというレベルにまで洗練させる。それがプジョーのエンジニアリングの基本です。ル・マン、パリ・ダカールラリーといった速さ以上に信頼性が試されるレースでの実績、そしてスポーツカー以上にスポーティだと評される乗り味の背後には、こうした人間の感覚をなによりも大切に考えるプジョーならではの発想があります。プジョー306には、3タイプのエンジンがそれぞれの車種の個性に合わせて用意されています。

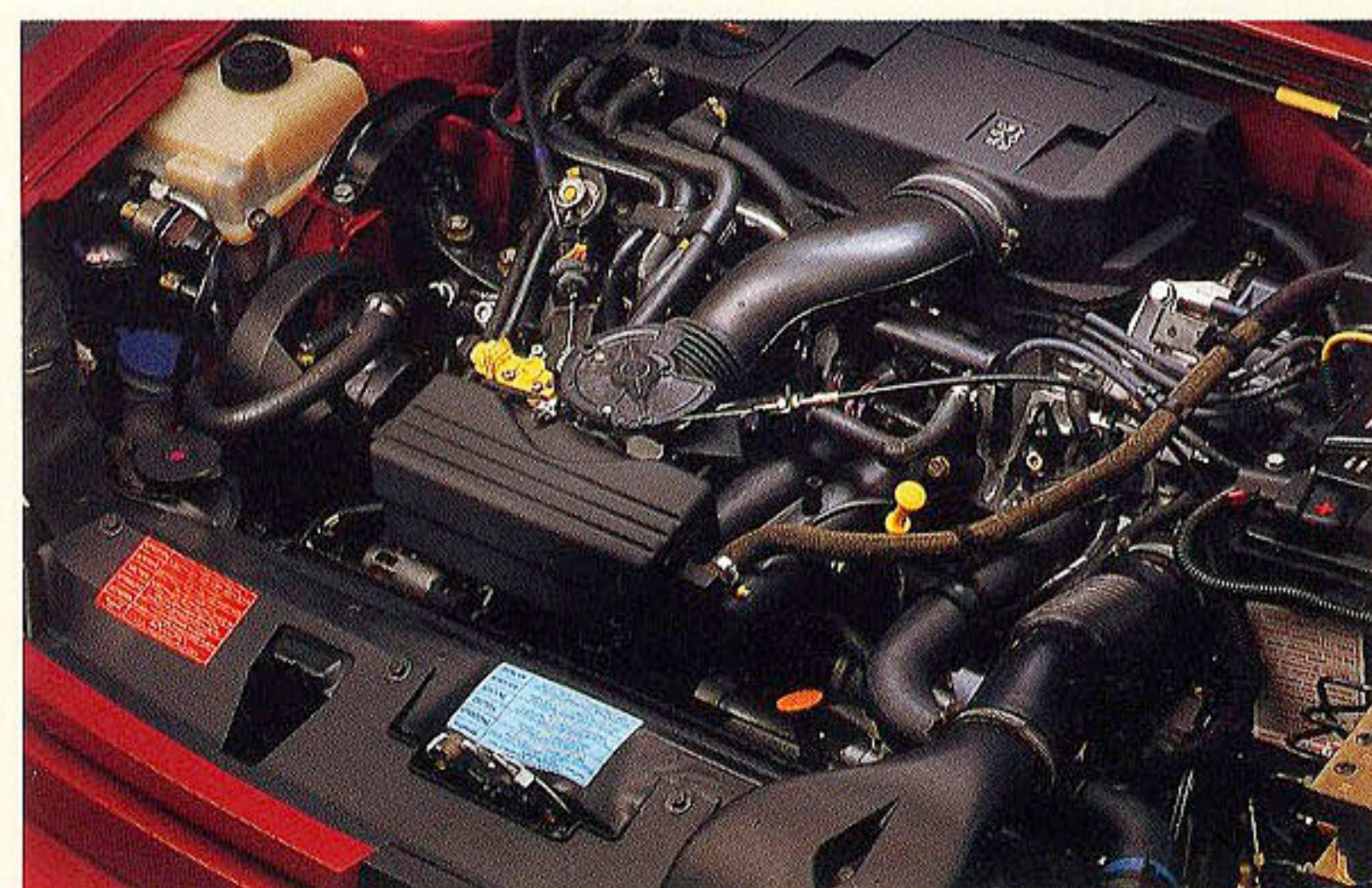
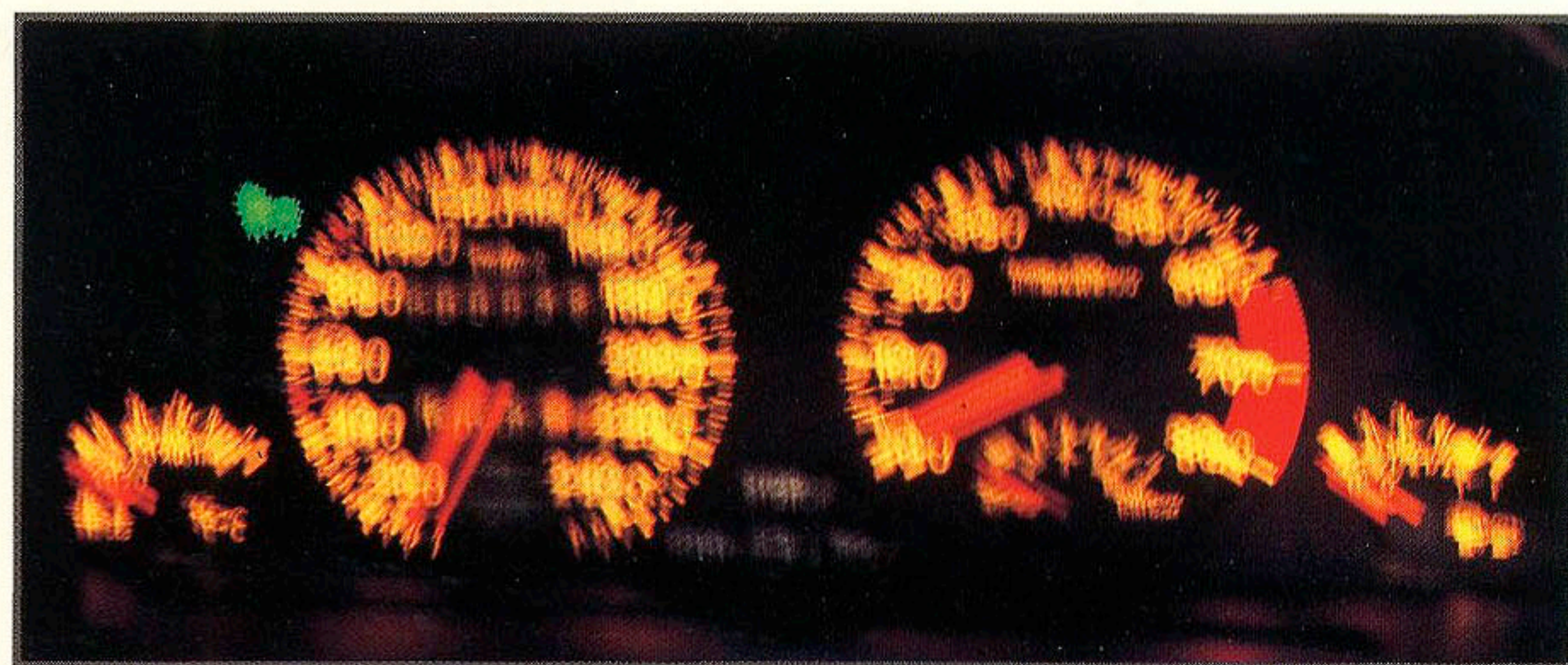
306S16には、4気筒2.0ℓ DOHCエンジンを搭載。低回転域から太いトルクを得ながら、高回転域での盛り上がるパワーで熱い走りに応えます。306XSi、XT、ST、Cabrioletには、4気筒2.0ℓ SOHCエンジンを搭載。18.3kg・mという厚いトルクを、わずか2,750回転で発生させる、全回転域でフラットなトルク特性をもつ扱いやすいエンジンです。ドライバーの右足の動きにリニアに反応するスムーズな吹け上がり。低回転からトップエンドまで、ストレスなくきっちり回る気持ちのいいエンジンに仕上がっています。306SRに搭載されているのは4気筒1.8ℓ SOHCエンジン。きわめて軽量・コンパクトな設計で、車それ自体の重量バランスにも貢献。シャープなレスポンスと相まって軽快な走りをもたらします。3つのエンジンともに高い燃焼効率を実現する電子制御フューエルインジェクション、着火エネルギーの損失を防ぎ効率の良い出力特性と省燃費を達成するスタティック・イグニッション(306S16にはダイレクト・イグニッション)、冷却効率を大幅に向上させるためのシリンドラブロックの冷却水循環の見直しなど、徹底した改良でさらに熟成を深めています。また、弱電系統のコネクターに金メッキを施し、電気系統への信頼性もいちだんと高めました。

**Transmission** 世界で最初に自動車レースを開催した国、フランス。圧倒的にマニュアルミッション車が多いのも、合理主義という理由だけで説明することはできないでしょう。車好きの国民性、それはプジョーのミッションの性格にも反映されています。306に採用されている4速オートマチックトランスミッションは、マニュアル感覚にこだわったもの。出足の良さを最優先に考えたギア比のセッティングで、加減速を繰り返す街中でもキビキビと走れます。変速ショックも少なく、つながりもきわめてスムーズ。シルキーにも、あるいはドライバーが望むなら2速/3速レンジを駆使してスポーツライクにも、306を自在に操れます。また306S16、XSiには、5速マニュアルミッションを用意しています。エンジン性能をフルに引きだせるクロスレシオ・タイプ、シフトのタッチもゲートの明確なスポーティなもの。スポーツドライビングが堪能できます。

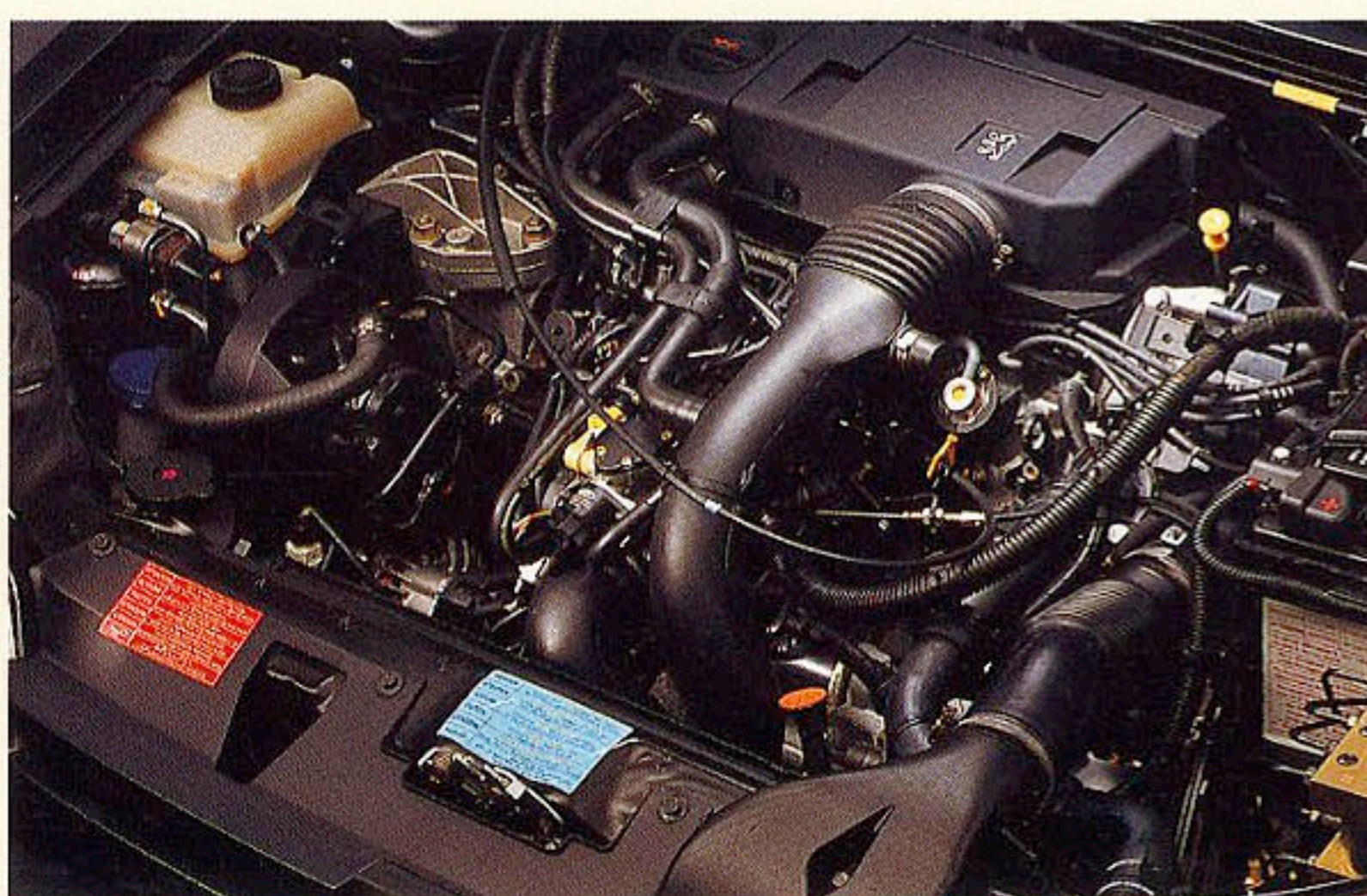
**Chassis** プジョーの足まわりを「ネコ足」と形容した人がいます。ライオンの紋章とイメージをダブらせて表現したのでしょうか。プジョーのプジョーたるゆえんのひとつが、この足まわりです。スロットルペダルを踏使しても、しなやかに受けとめる懐の深さ。道を選ばない、優れた走行安定性。プジョーの安全性と快適性の基本が足まわりです。それはヨーロッパという大陸と、フランスの生活環境が育てあげたものといえるかも知れません。フランスのオートルート、ドイツのアウトバーン、イタリアのアウトストラダ、アルプスの峠道、バリの石畳。道を知り、人間を知り、暮らしを知らなければ、高度なセッティングは不可能である、そう私たちは考えています。足まわりには、サスペンションだけでなく、ボディの剛性、トレッドやホイールベース、車両重量とその前後比など、車全体のバランスが深く関わってきます。セッティングひとつで、乗り味はまったく変わったものになってしまいます。コンピュータで簡単にシミュレートできる世界ではありません。経験やノウハウがもつとも要求される分野です。プジョー車全体に共通する、ダイレクト感のある正確なハンドリングやスポーティなフィール、取りまわしの良さ。それは、最新のテクノロジーの

導入やテストコースの試走だけでなく、熟練のテスターたちが実際の道で徹底した走り込みを繰り返し、人間の感覚に基づいたチューニングを施して完成させたものです。プジョー306は、コンパクトなボディに、ひろく充分な居住空間とラゲッジスペースを確保するという絶対的な制約を守りながら、ハイテクに頼ることなく、信頼性の高いメカニズムを熟成することで、高度な運動性能と快適性を実現しました。フロントは、マクファーソンストラット方式、オフセットスプリングの採用によりフリクションを低減、ショックアブソーバーのダンピングを強化することで路面からの突き上げをやわらげています。さらに、コーナリング中のロールを小さくするアンチロールバーを、リンクを介してボールジョイントでストラットにリジッドに取りつけるな

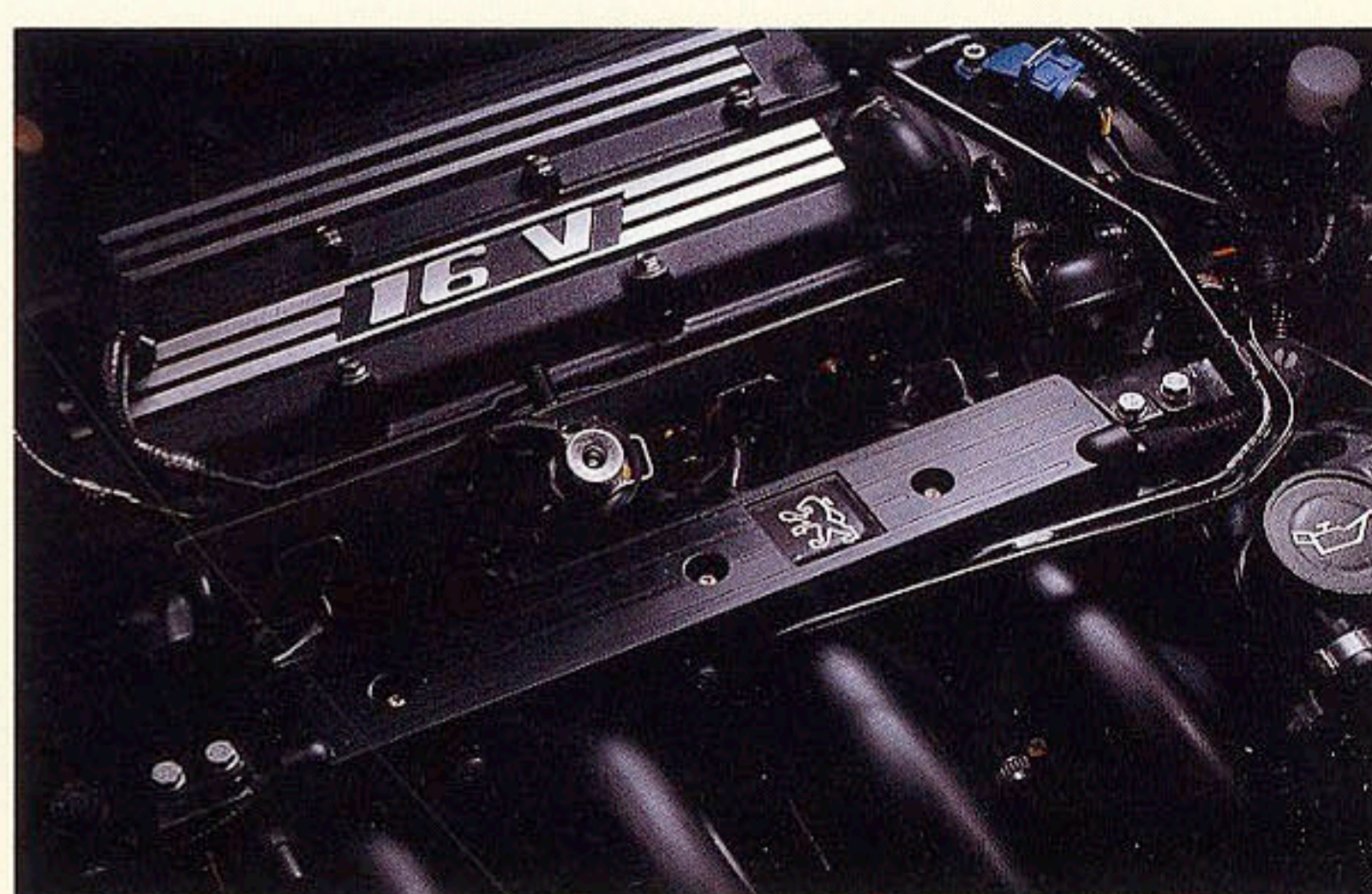
ど、ハンドリング性能を高めるための細かなセッティングを施しました。リアサスペンションは、反応速度と追従性で定評あるプジョー伝統のフルトレーリングアーム方式。スペース効率にすぐれる基本構造のメリットを積極的に活用するために、ショートストロークのショックアブソーバーをトレーリングアームとサポートの間に斜めに配置しました。この巧妙な構造により、ラゲッジスペースのフラット化を実現しています。また、306は制御機構なしで4輪操舵の特性をもつ、パッシブ・リアホイール・ステアリングを採用。特殊プッシュにより、コーナリング時など後輪に横向きの力が加わった場合には、リアサスペンション全体がトウイン方向に首を振ることでスタビリティを確保します。特殊プッシュの効果はコーナリングフォースの強さに応じて変化するため、ドライバーは自然なステアリングフィールを通じて、つねに車の動きを予測することができます。これはプジョー・マジックと呼ばれる、感性チューニングの最新成果といえます。



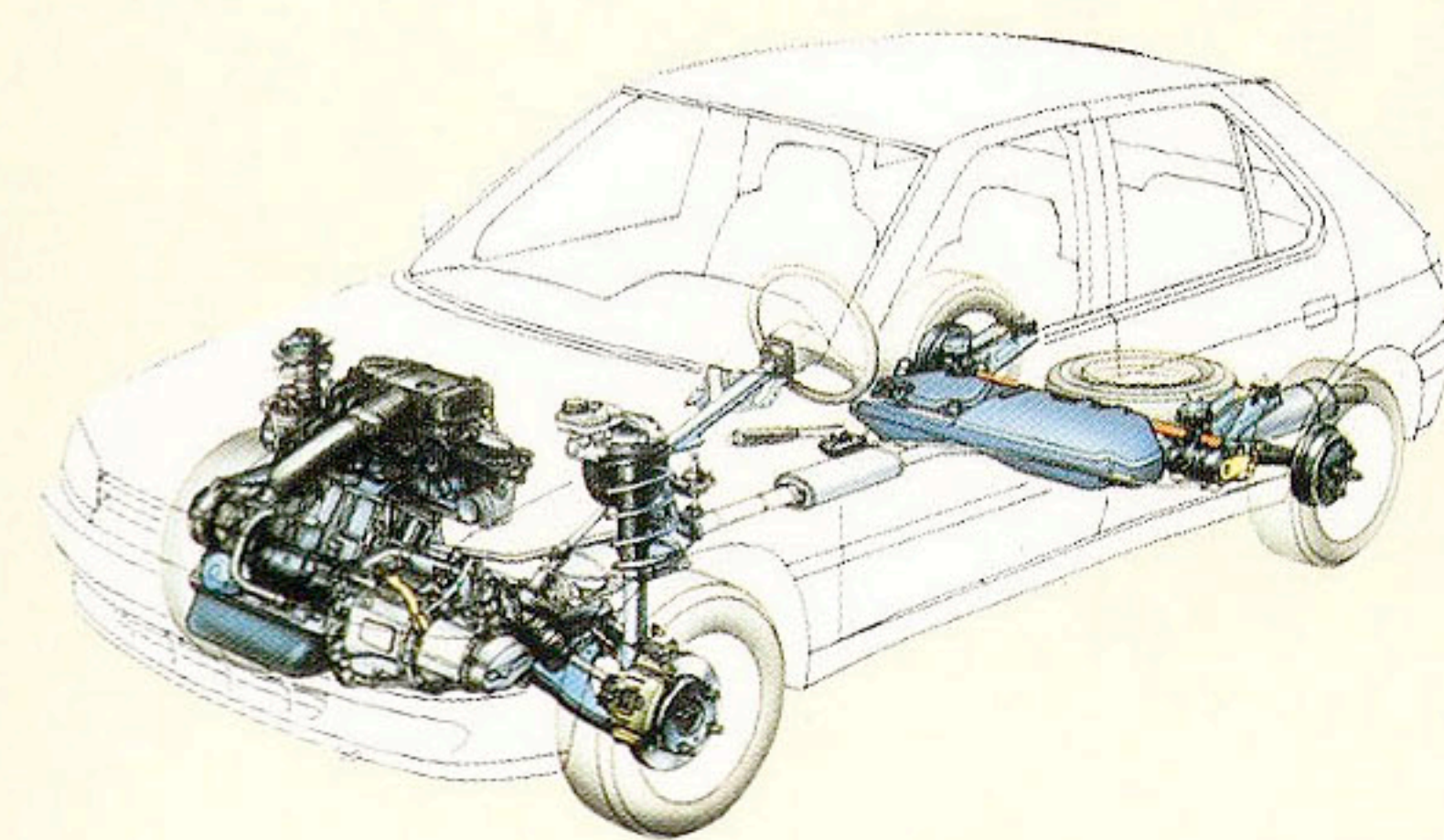
XSi, XT, ST, Cabriolet : 2.0ℓ SOHCエンジン



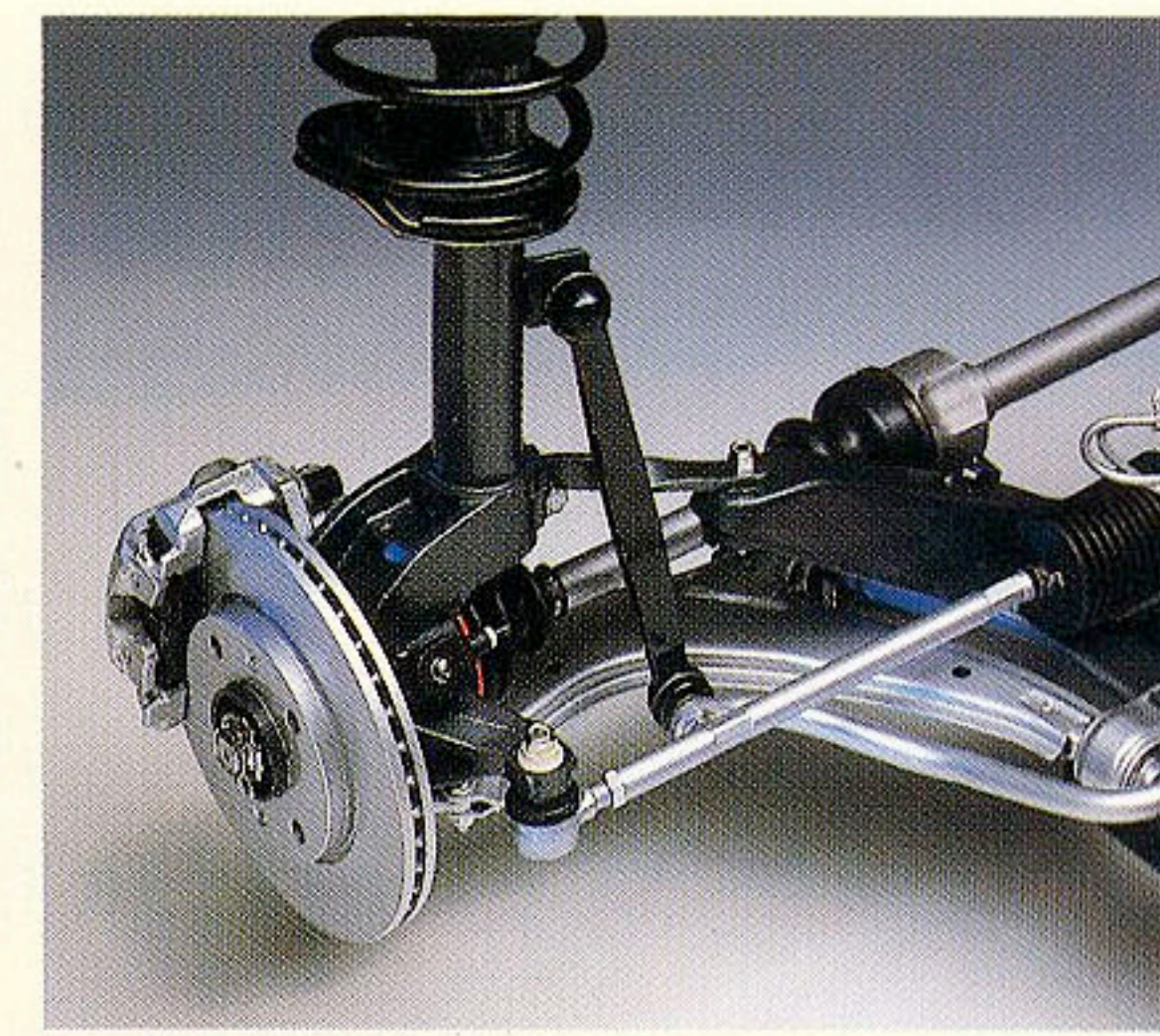
SR : 1.8ℓ SOHCエンジン



S16 : 2.0ℓ DOHCエンジン

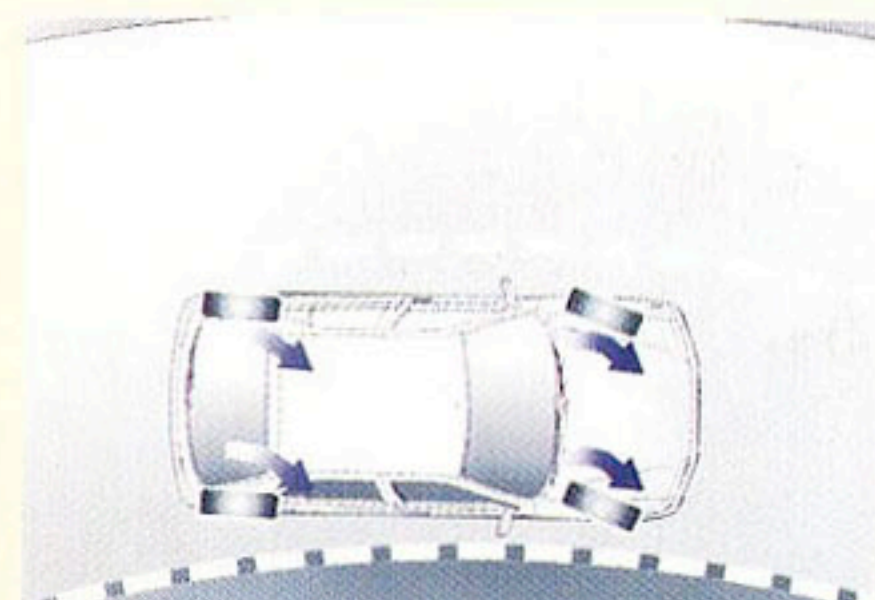


コンパクトなエンジンとFWDの利点を徹底的に追求した306。2,580mmという異例のロングホイールベースを採用し、4つのホイールをできるかぎり四隅へ追いやることで、絶妙のパッケージングを実現した。



マクファーソンストラット式フロントサスペンション

プジョー伝統のトレーリングアーム式リアサスペンション



制御機構なしで4輪操舵の特性をもつ、パッシブ・リアホイール・ステアリングをサスペンション構成に組み込んでいる。

## アクティブセーフティとパッシブセーフティの高度なバランス。 プジョーの走りの背後には、これだけの安全設計が存在します。

**Active Safety** プジョー306がめざした感覚性能。それはドライビングプレジャーをもたらすだけでなく、高度な安全性につながるものです。プジョーならではの、人間の五感への目配りの深さ。ドライバーにストレスを与えない。疲れにくい。そうした快適な運転環境をつくるのが、ドライビングのミスをなくし、事故を未然に防ぐことになる。そう私たちは考えます。見ることは、運転の基本といわれますが、306のシートに座った瞬間に実感できるのが、視界の良さと運転のしやすさでしょう。まわりがよく見える、あるいは車両感覚がつかみやすい、という特徴は都市のタイトな交通環境のなかでは大きな意味のあることです。ドライバーの視覚への配慮はこれにとどまりません。それはメーター類のレイアウトやダッシュボードのデザイン、質感にまで及んでいます。ドライビングポジションへのこだわりにも、プジョーの考え方は表われています。無理なく自然に扱える操作系。つねに正しい運転姿勢に導いてくれるシート。シートそれ自体の性能はもちろんですが、チルトステア

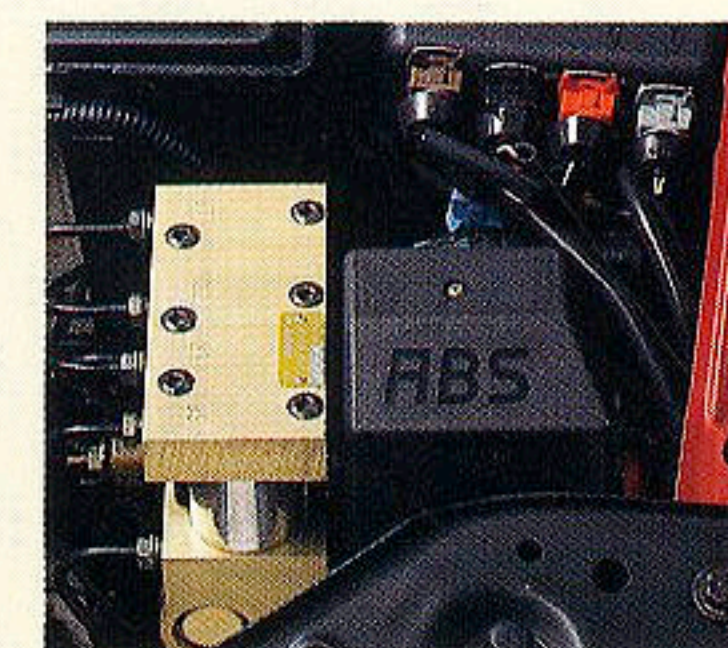
リングの採用やシートのハイトアジャスト機構など、きめ細かな配慮により、誰もがジャストなドライビングポジションをとれるようになっています。そして、ドライバーの耳へのこころつかい、確かに走行中の音や振動は運転している人にストレスを与えます。ですが、音は大切な情報です。メーター以上に的確に車のスピードや走行状態を教えてください。306は耳障りな音や振動は徹底的に排除しながらも、むやみに静粛性を求めるのではなく、いろいろな音の調和をとりながら、人間の感覚とのなじみを含めて静粛性を求めています。ステアリングの感触にしても、大切なのは手応えだと思えます。パワーアシストを与えながらも自然なフィールを残しました。低速での正確な切れ味と操舵感、高速での安定感。そのリニアな変化は操舵ミスを防ぐものです。

アクティブセーフティのもうひとつの柱が、306の運転性能と走行安定性です。誰もが思いのままにコントロールできる操縦性。それは極限状態においてもきわめて安全性の高い車であることを意味します。306にはトルクフルなパワーユニットが搭載されていますが、ボディ剛性もシャシー性能も、それを上回る余裕ある設計になっています。ブレーキ性能にしてもそうです。絶対的に速いヨーロッパのスピード・アベレージによって鍛え上げられたプジョーのブレーキ。良く効くということのほかに、タッチの良さに特徴があります。踏めば踏んだ分だけしっかり減速できる、しっかり止まれるというプジョーの感覚性能が実感できるものです。また、危険回避能力を高めるABS(アンチロックブレーキシステム: XSi, XT, ST, S16, Cabrioletに標準装備)により、滑りやすい路面でも、車輪をロックさせることなく確実な制動力を発揮、ステアリングによるコントロールを可能にします。ドライバーが自分の身体の延長のように車のすみずみまで知覚できる。操られているのではなく、操っているという確かな自信を与えてくれるプジョー306。それこそがアクシデントを未然に防ぐ、最大の性能にほかなりません。

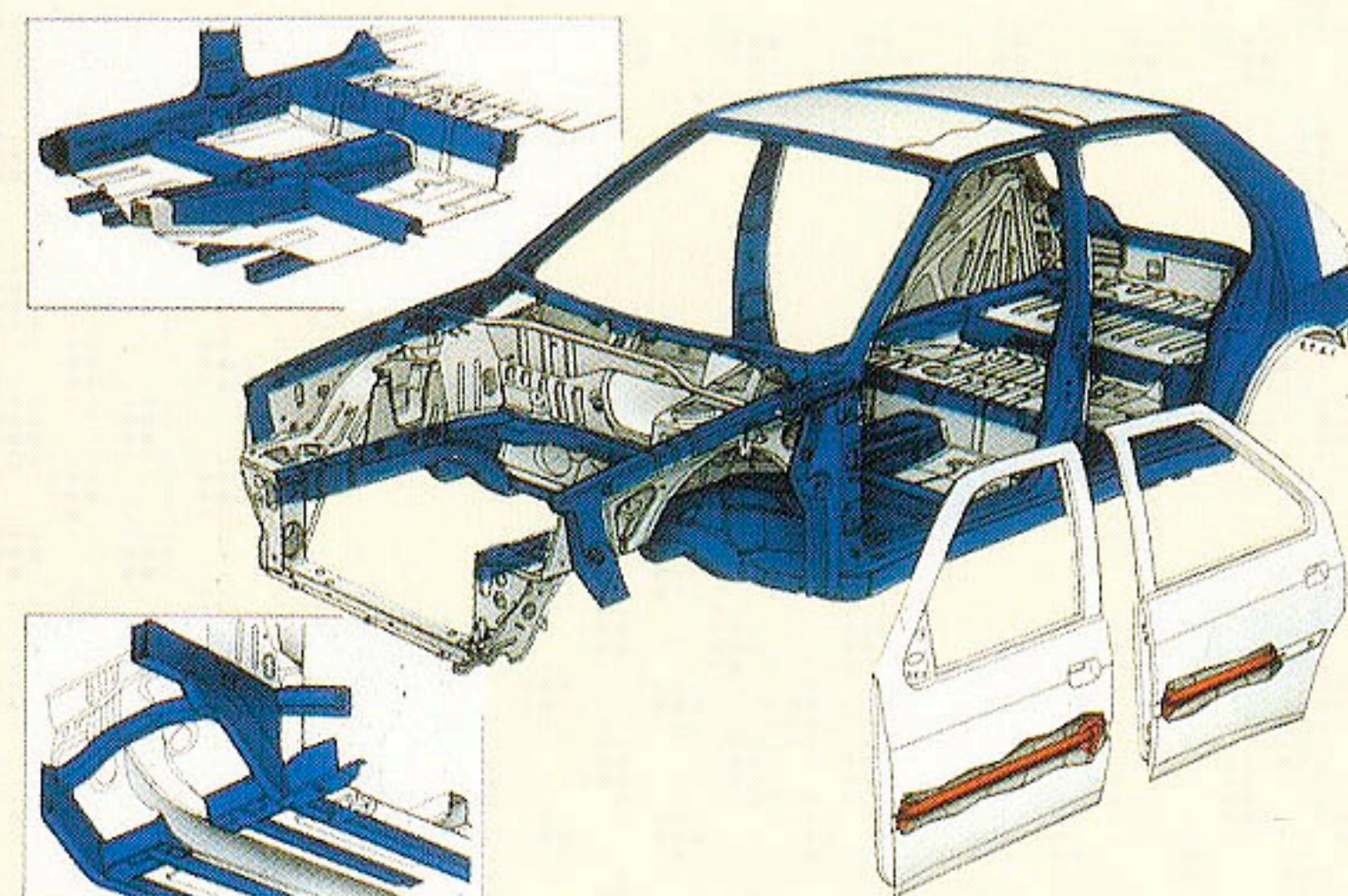
**Passive Safety** プジョーの走りの背後には、新しい発想のセーフティボディの存在があります。スーパーコンピュータを駆使した設計と最新の製造設備の導入が、軽量化とともにボディ剛性の飛躍をもたらしました。ボディは車の骨格ともいえるもので、運動性能と快適性を支えるだけでなく、パッシブセーフティの基本となります。万一の場合の、衝突安全性を確保するためには、乗員キャビンの剛性を高めるとともに、衝突時の衝撃を有効に吸収するクラッシュアブソルブションの適切な設定が求められます。306は、軽量化をすすめるながらも、主要フレームをはじめとする各エリアの溶接ポイントを大幅に増やすなど、トータルで高度なボディ剛性を実現しています。とくに乗員キャビンは、独立した設計とし、強固に補強。周辺のエンジンや補器類のレイアウトも衝撃吸収しやすいように配置しました。エンジンルームやラゲッジスペースが段階的につぶれて、衝

突エネルギーを効率よく分散・吸収する細心の構造。コンピュータによる解析と徹底した衝突実験から生まれた設計です。さらに、コンパートメントの乗員への影響を最小限に抑えて生存スペースを確保するため、キャビンのフロア内側にはリブ加工ライナーを敷きつめ、衝突時の変形や衝突物の侵入を防ぐ構造になっています。そのうえ、サイドインパクトバーの採用でドアの強度も大幅にアップ。Bピラーも補強し、側面からの耐衝撃性も高めるなど、あらゆる角度から安全性を追求しています。シートベルトも、フロントシートとリアシートに3点式ELRシートベルト(ハッチバック車中央席は2点式)を採用し、特にフロントにはシートベルト・プリテンショナーを装備しています。また、シートベルトの補助として万一の衝突時にドライバーの身体がステアリングホイールに衝突するのを防ぐ、運転席SRSエアバッグを全車に標準装備しています。

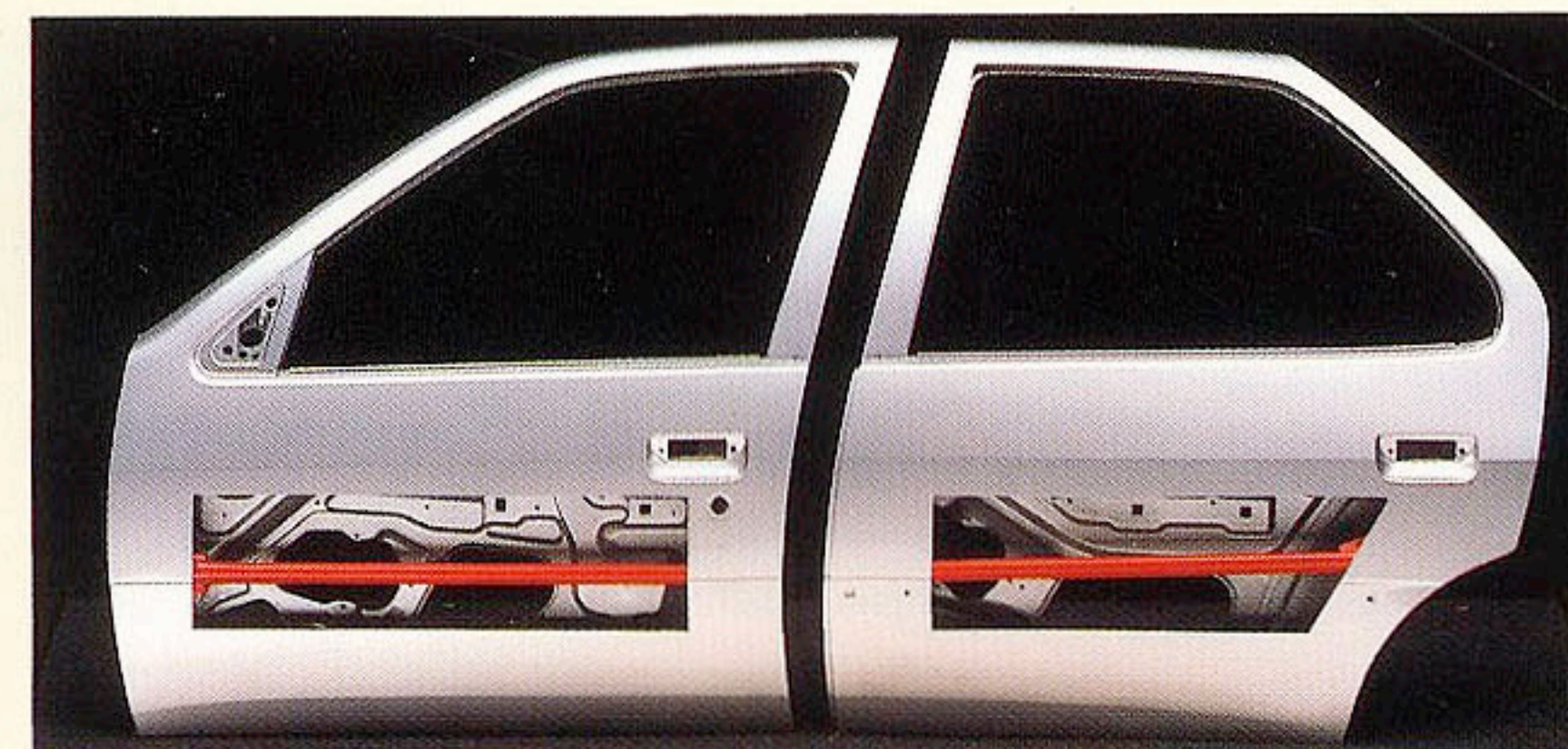
**Ecology** 世界最初の自動車量産メーカーの責任として、そして次の世紀も走りつづけるために、プジョーは環境対策にいち早く取り組んできました。たとえば、製造段階では、熱源供給炉での二酸化硫黄の排出を減らすために、交互燃焼法と呼ばれる手法を使用し、1980年から1988年にかけて最終組立て工場でのSO<sub>2</sub>の排出量を半分に減らすことに成功しました。また、塗装工場では溶剤の排出制限をおこない、水処理問題でも、消費量を抑えるとともに廃液を生物化学処理しています。こうした活動のなかで、1991年、PSAプジョー・シトロエングループは環境問題に関するアクションプランを発表。車の寿命の各段階で、公害を阻止する積極的な活動姿勢を表明しました。こうした姿勢は、306の製造にも反映されています。低公害、省燃費を念頭に置いた基本設計はもちろん、吸気マニホールドやエアクリーナーケースをはじめとした多くのパーツ類に、リサイクルを前提とした樹脂系素材を使用しています。



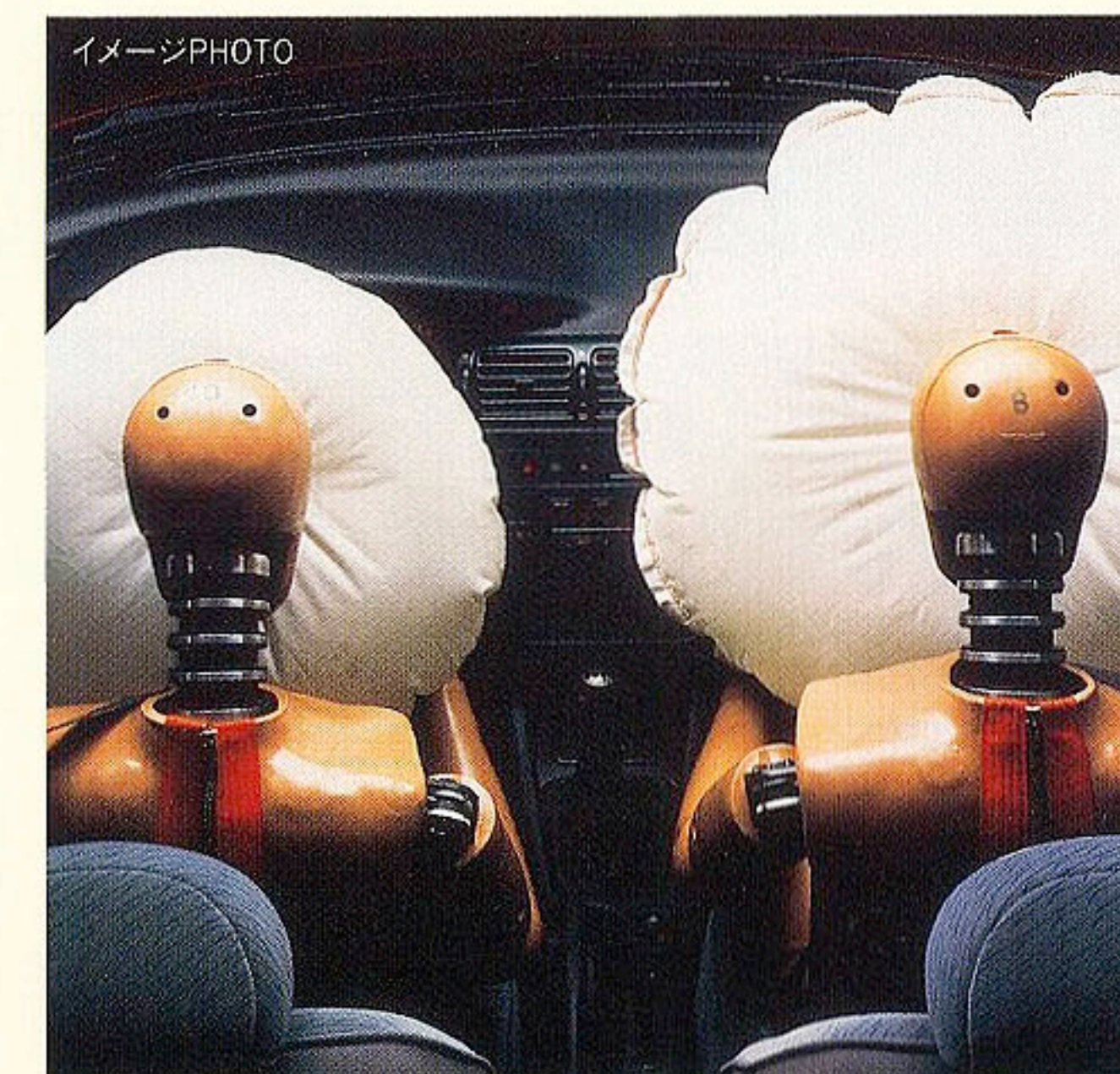
ABS  
(アンチロックブレーキシステム)



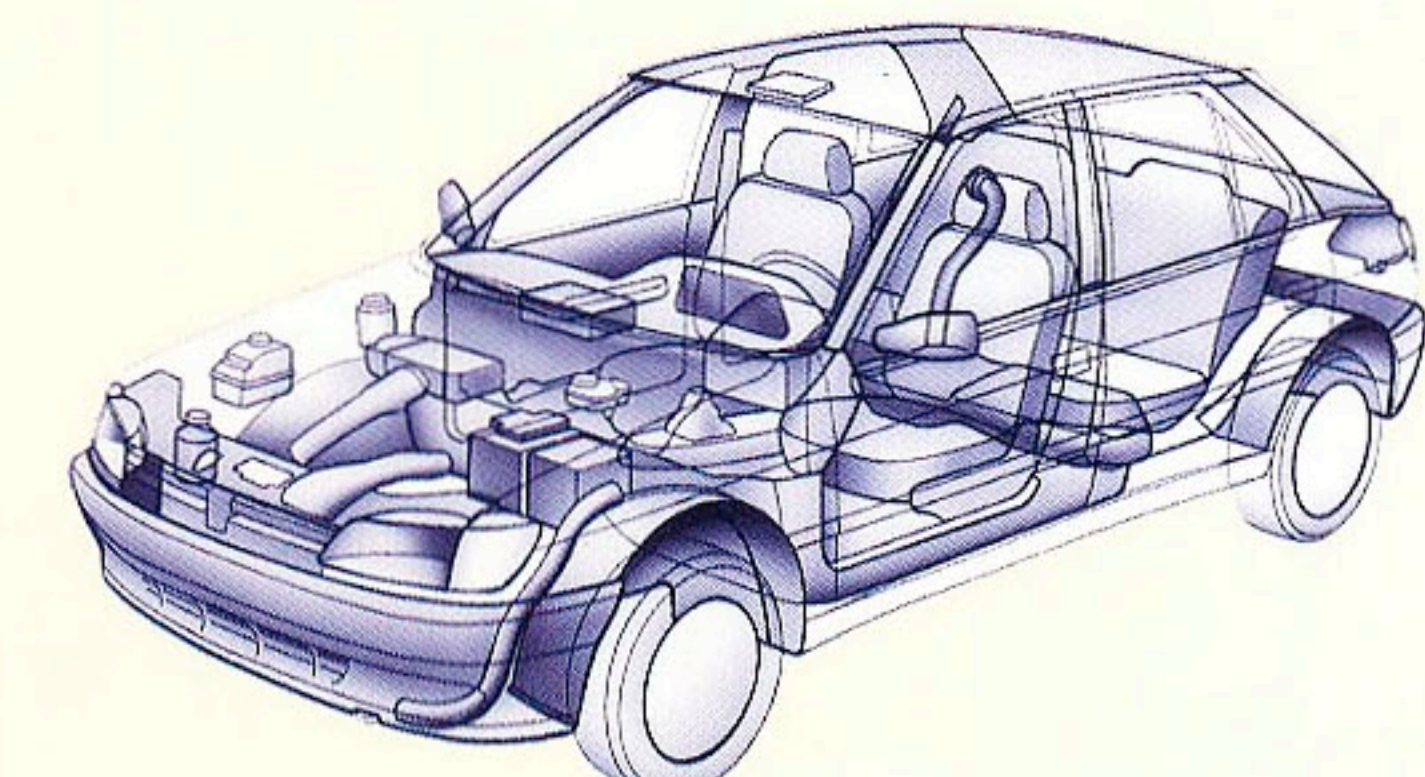
スーパーコンピュータを駆使した設計と最新の製造設備の導入により、軽量化と高剛性化を両立させた306のボディ。



ドアの強度を高めるサイドインパクトバー

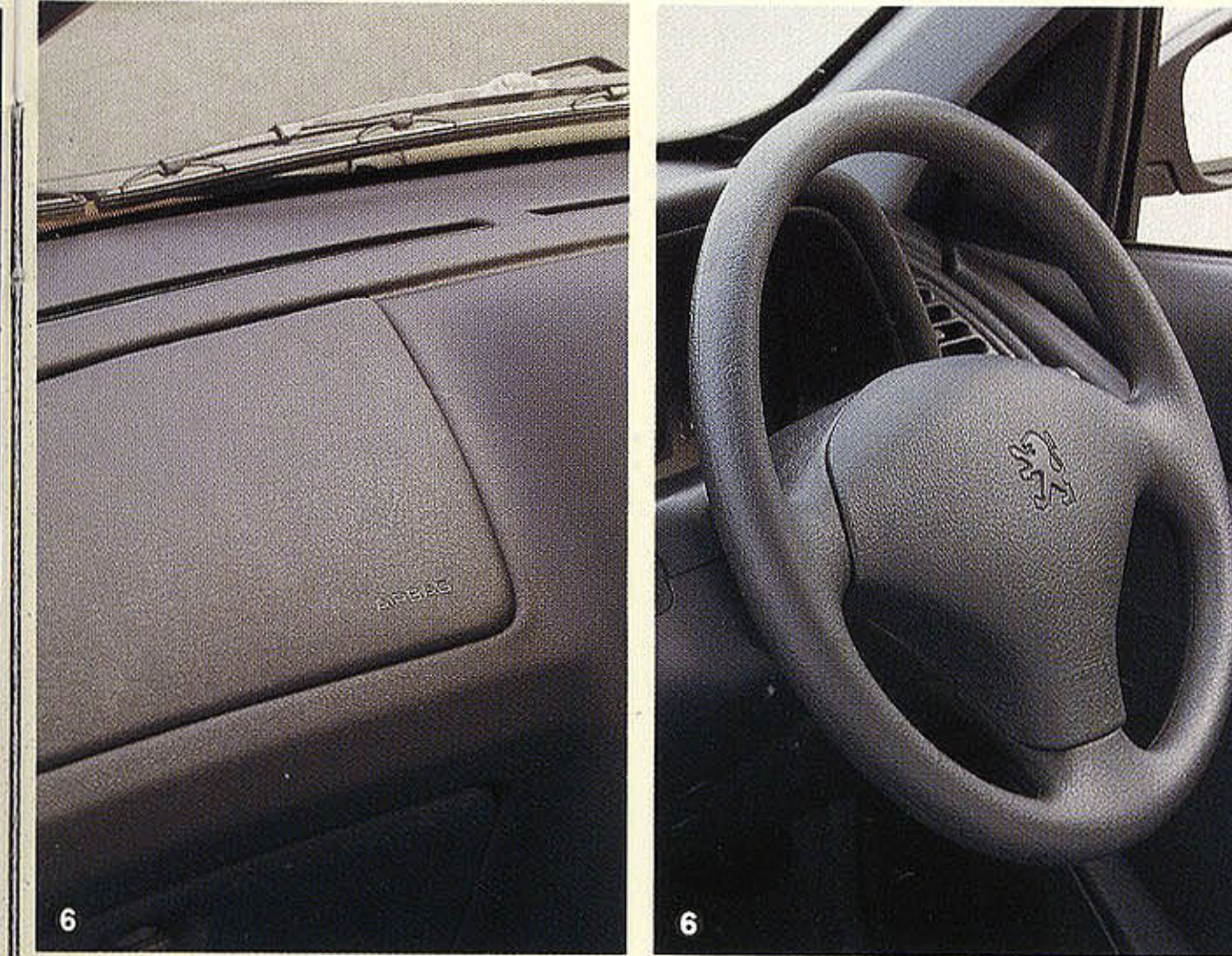
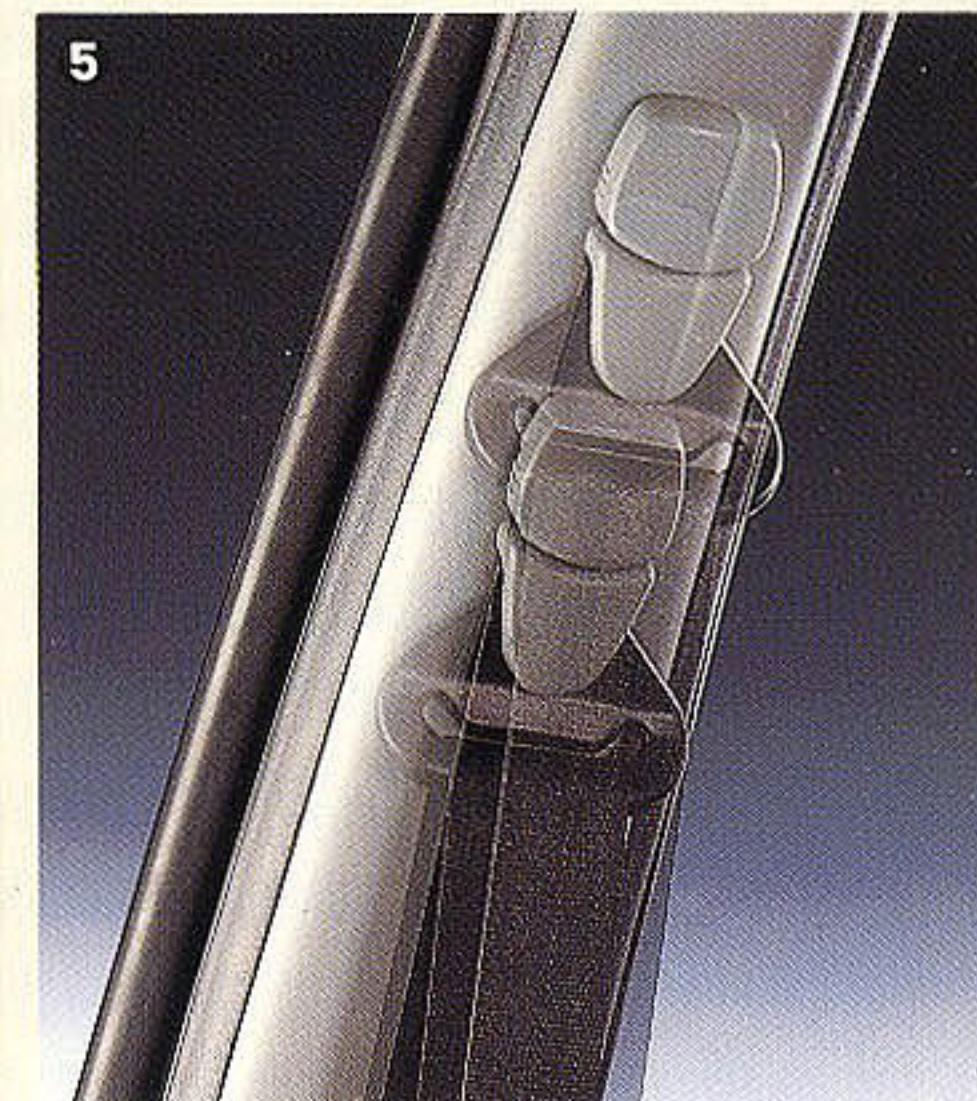
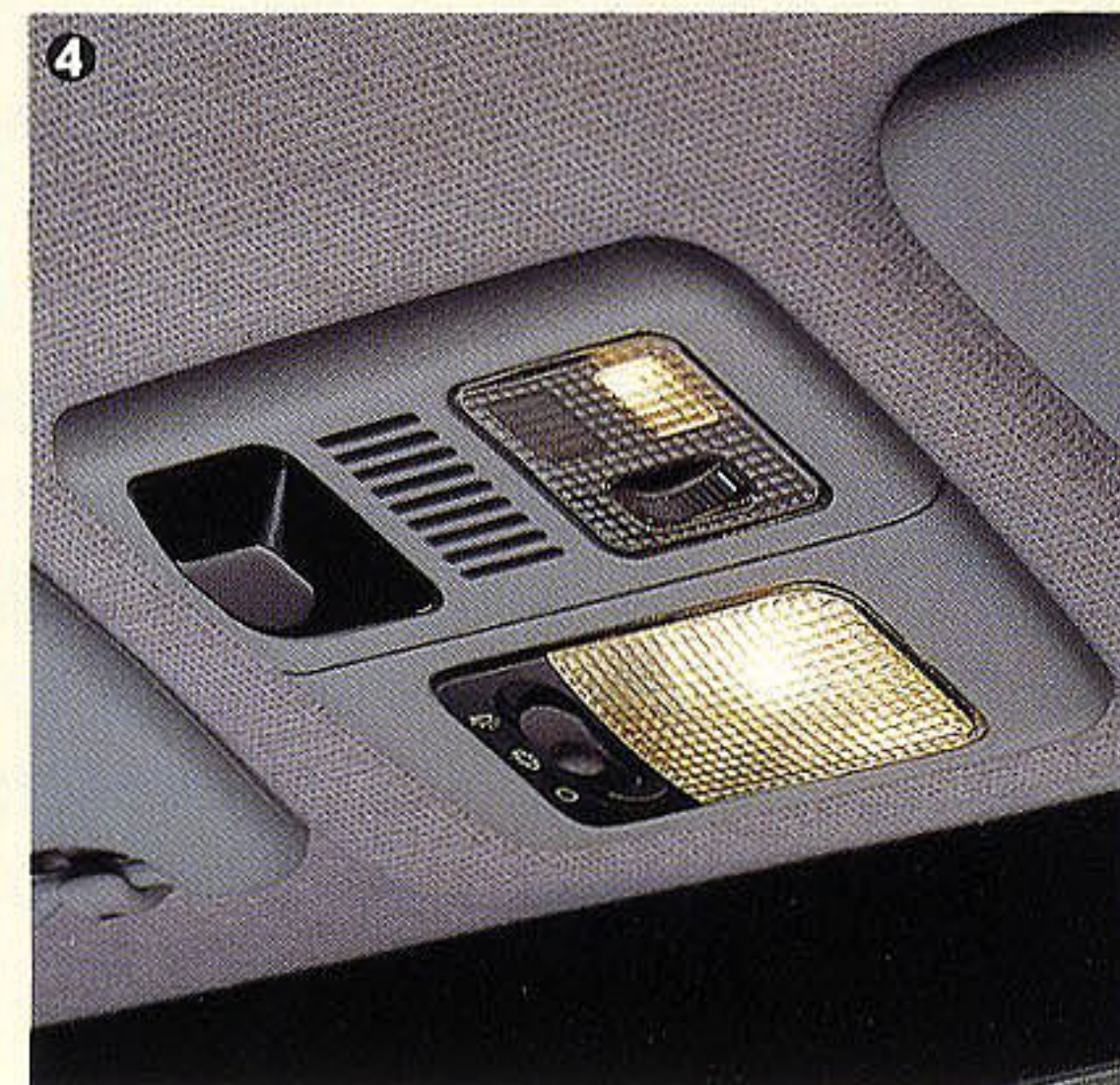


306全車に標準装備されている運転席/助手席SRSエアバッグ。  
(ST, SR, S16は運転席SRSエアバッグのみ)



プジョーの積極的な環境対策の一貫として、リサイクルパーツが多用されている。

走るほどに、暮らすほどに、気持ちに近づいてくる。  
「感覚性能」、その発想は装備のひとつひとつに貫かれています。



①オートエアコン/カーオーディオ：外気温にかかわらず、室内をつねに設定した温度に保ち、四季を通じて爽快な空間を演出します。また、音質と操作性にすぐれた30W×4アンプのAM/FMカセットステレオ（CDオートチェンジャー対応）を全車標準装備。②インストルメントパネル：見やすく、目を疲れさせないメーター類。必要な情報を瞬時に読み取れます。各種ウォーニングランプの表示も明快です。③オーディオステアリングコラムリモコン：走行中でも視線をそらすことなく、ステアリングに手をそえたままで、音量の調節や選局など、オーディオ操作がおこなえます。④マップランプ：夜間のロードマップの確認や、ちょっとしたさがし物に便利なスポット照明。⑤シートベルトハイトアジャスター：ドライビングポジションに合わせて、シートベルトアンカーの高さを6段階、100mmの範囲で調節が可能。装着時の圧迫感を少なくします。⑥万一の衝突時に、ドライバーとパッセンジャーを保護する運転席/助手席エアバッグを全車に標準装備しています。（306SR、ST、S16は運転席エアバッグのみ）⑦キーレスエントリー：キーを差し込まず、リモコンでドアロックの操作が可能です。信号発信部がキーと一体式のコンパクトな設計になっています。

※カブリオレはマニュアルエアコンとなります。

## Color Variation

※メタリック及びブラック塗装はオプションカラーとなります。

### XSi



プラチナグレー※(5ドア)



ブラック※(3ドア)



ピアンカホワイト(5ドア)



ルシファールレッド※(5ドア/3ドア)



シグマブルー※(5ドア/3ドア)

### XT/ST



ルシファールレッド※(XT)



ジェネシスブルー※(XT/ST)



メイヤリンググリーン※(XT/ST)



プラチナグレー※(XT)

### SR



メイヤリンググリーン※



ジェネシスブルー※

### S16



ブラック※



ルシファールレッド※



シグマブルー※

### Cabriolet



ルシファールレッド※/ウラガン・グレー・レザー



レフレックス・グリーン※/ウラガン・グレー・レザー



チャイナ・ブルー※/アプリコット・レザー



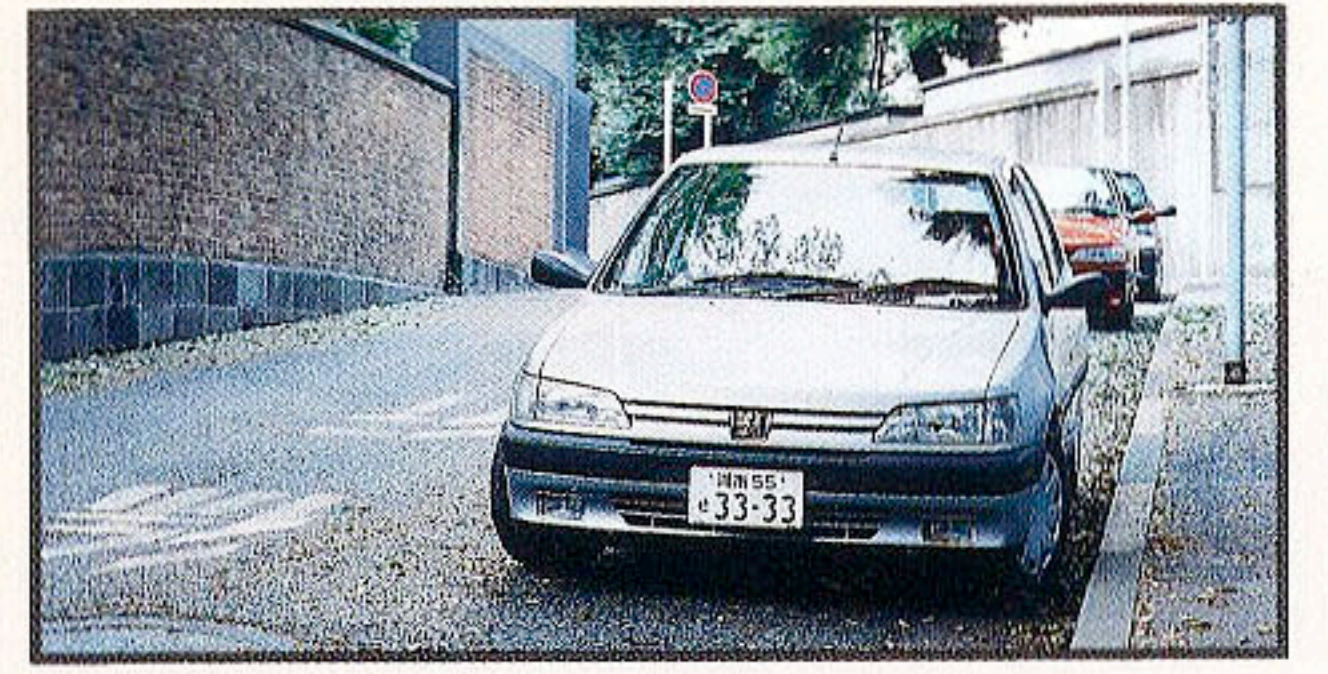
ブルー※/アプリコット・レザー



カザン・ブラック※/コロール・レッド・レザー

隣に誰を乗せますか。ラゲッジに何を積みますか。  
 できれば、すこし明日のことを想像して、このラインアップを眺めてください。

考えてみれば、車選びは、かんたんです。自分の想像力をものさしにすればいい。好きな道が浮かんできたり、行きたい場所が見えてきたり。乗せたい人やしてみたいこと、いろんなビジョンが次々にわいてくる。そんな車に出会えたら、それはきっと正解です。どうぞこの306のラインアップを眺めてください。ハッチバックからセダン、カブリオレ、そしてS16まで、同じ306という素材をあつかいながらもブジョーはこれだけの際立ったパーソナリティをもたせました。シンプルで、選びやすい、きちんと意味のあるラインアップです。しかも、どの一台にもブジョーの走るたのしさへのこだわりが息づいている。このページを眺めたら、しばらく目をつぶってみてください。あなたの306が、きっと見えてくるでしょう。



**XSi**  
5DOOR



ボディカラー：ルシファールレッド

**XSi**  
3DOOR



ボディカラー：ルシファールレッド

**ST**  
4DOOR



ボディカラー：ジェネシスブルー

**S16**  
3DOOR



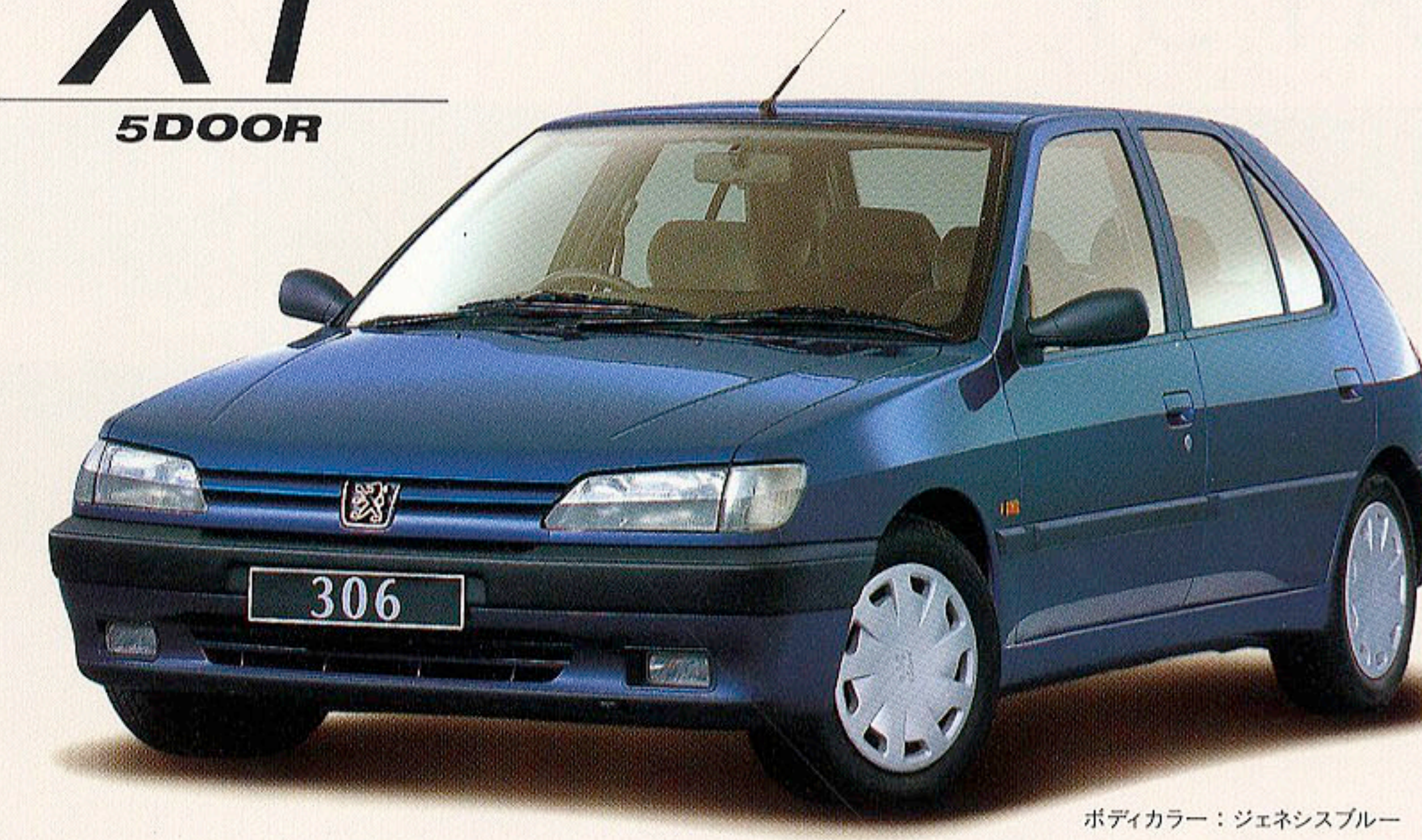
ボディカラー：ブラック

**XSi**  
5DOOR



ボディカラー：シグマブルー

**XT**  
5DOOR



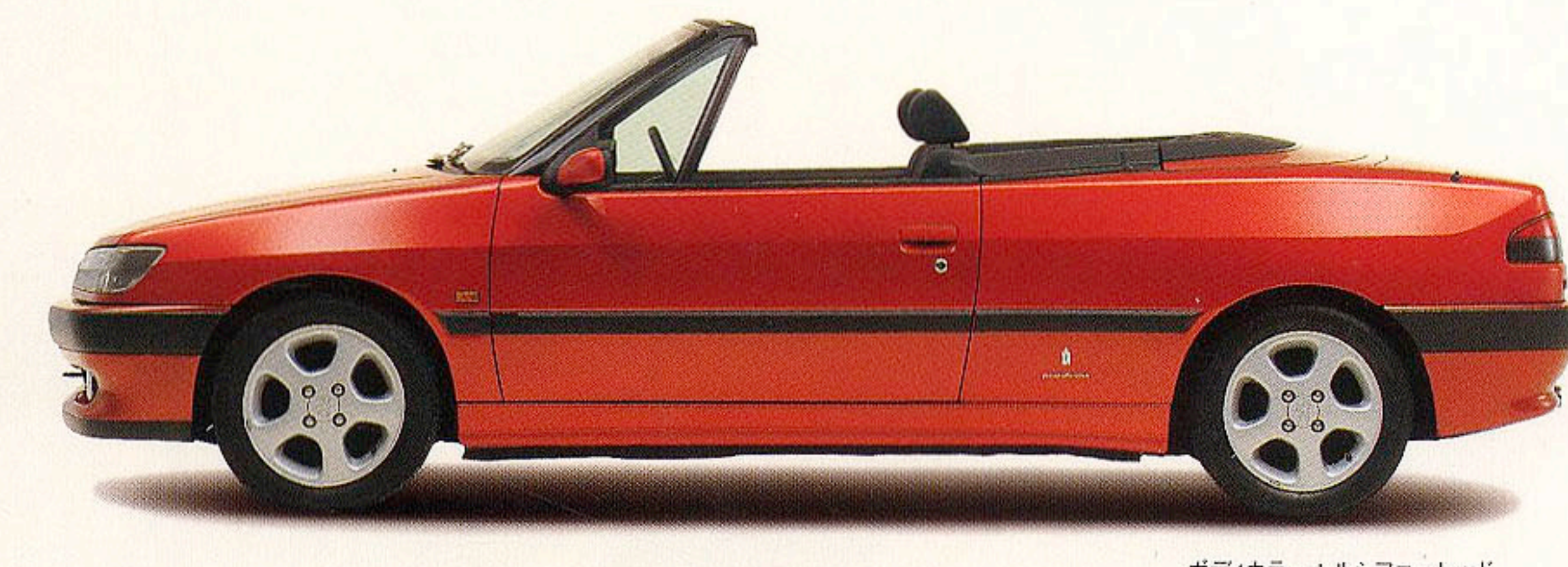
ボディカラー：ジェネシスブルー

**SR**  
4DOOR



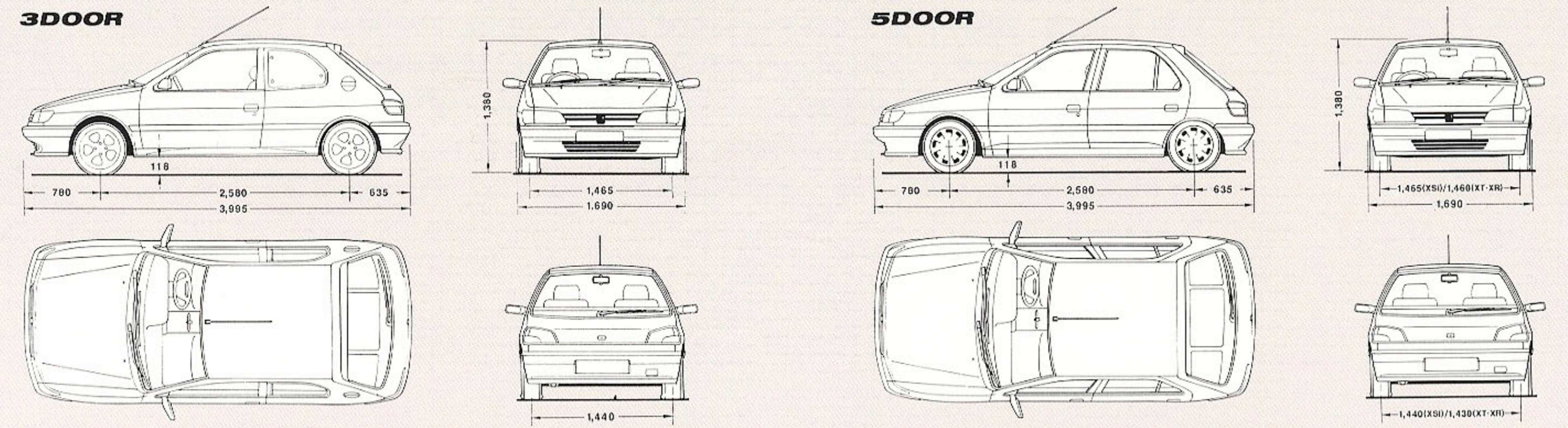
ボディカラー：ジェネシスブルー

**Cabriolet**



ボディカラー：ルシファールレッド

ブジョー306寸法図



(単位: mm)

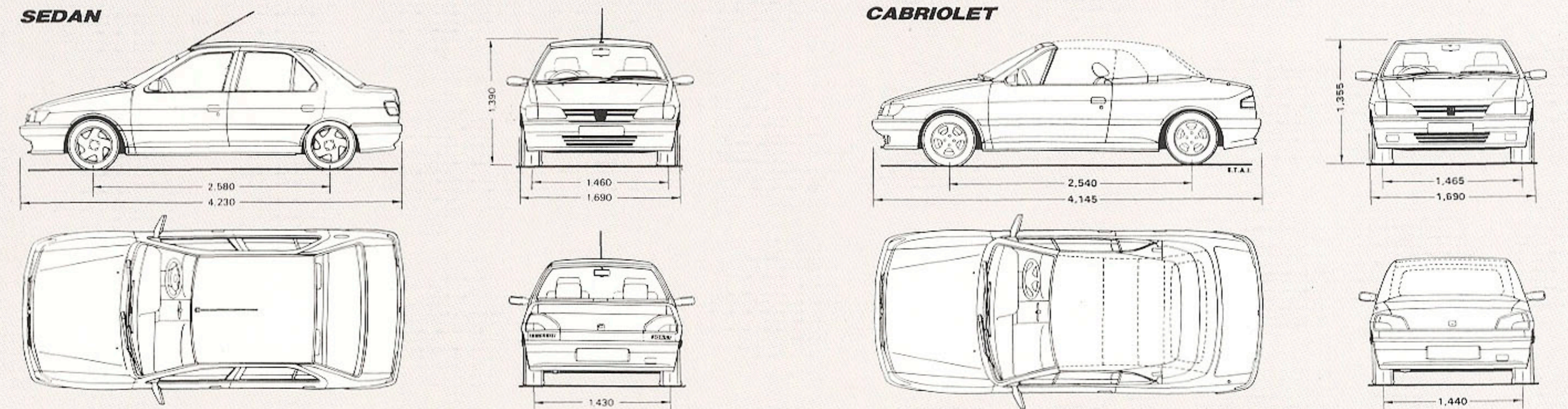
ブジョー306主要諸元

	XSi	XT	ST	SR	S16	Cabriolet
タイプ	3ドア/5ドアハッチバック	5ドアハッチバック	4ドアセダン	4ドアセダン	3ドアハッチバック	2ドアコンバーチブル
型式	E-N3Si	E-N3XT	E-N3XT	E-N3	E-N3S16A	E-N3C
ハンドル	右	右	右	右	右	右
トランスミッション	5速マニュアル/4速オートマチック	4速オートマチック	4速オートマチック	4速オートマチック	5速マニュアル	4速オートマチック
<b>[寸法・重量]</b>						
全長 (mm)	3995	3995	4230	4230	3995	4145
全幅 (mm)	1690	1690	1690	1690	1690	1690
全高 (mm)	1380	1380	1390	1390	1380	1355
ホイールベース (mm)	2580	2580	2580	2580	2580	2540
トレッド 前 (mm)	1465	1460	1460	1460	1465	1465
後 (mm)	1440	1430	1430	1430	1440	1440
最小回転半径 (m)	5.45	5.45	5.45	5.45	5.45	5.45
車両重量 (kg)	1180(3ドアMT) 1200(3ドアAT)	1210	1210	1140	1240	1300
乗車定員 (名)	5	5	5	5	5	4
<b>[エンジン]</b>						
種類	水冷直列4気筒SOHC	水冷直列4気筒SOHC	水冷直列4気筒SOHC	水冷直列4気筒SOHC	水冷直列4気筒DOHC	水冷直列4気筒SOHC
内径×行程 (mm)	86.0×86.0	86.0×86.0	86.0×86.0	83.0×81.4	86.0×86.0	86.0×86.0
総排気量 (cc)	1998	1998	1998	1761	1998	1998
圧縮比	9.5	9.5	9.5	9.25	10.4	9.5
燃料供給装置	電子制御式燃料噴射	電子制御式燃料噴射	電子制御式燃料噴射	電子制御式燃料噴射	電子制御式燃料噴射	電子制御式燃料噴射
最高出力 (ps/rpm)	120/5750	120/5750	120/5750	100/6000	150/6500	120/5750
最大トルク (kg・m/rpm)	18.3/2750	18.3/2750	18.3/2750	15.6/3000	19.3/3500	18.3/2750
燃料タンク容量 (ℓ)	60	60	60	60	60	50
燃料(ガソリン)	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム	無鉛プレミアム
<b>[動力伝達装置]</b>						
変速機	5速マニュアル	4速オートマチック	4速オートマチック	4速オートマチック	5速マニュアル	4速オートマチック
クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム式	3要素1段2相式	3要素1段2相式	3要素1段2相式	乾式単板ダイヤフラム式	3要素1段2相式
変速比	1速 3.455	2.510	2.510	2.510	2.923	2.510
	2速 1.869	1.424	1.424	1.424	1.869	1.424
	3速 1.360	1.040	1.040	1.040	1.280	1.040
	4速 1.069	0.769	0.769	0.769	0.968	0.769
	5速 0.865	—	—	—	0.756	—
	後退 3.333	2.943	2.943	2.943	3.333	2.943
最終減速比	3.812	3.823	3.823	3.823	4.428	3.823
駆動方式	前輪駆動	前輪駆動	前輪駆動	前輪駆動	前輪駆動	前輪駆動
ステアリング形式	ラック&ピニオン (パワーアシスト付)	ラック&ピニオン (パワーアシスト付)	ラック&ピニオン (パワーアシスト付)	ラック&ピニオン (パワーアシスト付)	ラック&ピニオン (パワーアシスト付)	ラック&ピニオン (パワーアシスト付)
ブレーキ形式	前: ベンチレーテッドディスク 後: ディスク	前: ベンチレーテッドディスク 後: ディスク	前: ベンチレーテッドディスク 後: ディスク	前: ベンチレーテッドディスク 後: ディスク	前: ベンチレーテッドディスク 後: ディスク	前: ベンチレーテッドディスク 後: ディスク
ABS	有	有	有	無	有	有
<b>[サスペンション]</b>						
前輪	マクファーソンストラット式 (コイルスプリング、アンチロールバー付)	マクファーソンストラット式 (コイルスプリング、アンチロールバー付)	マクファーソンストラット式 (コイルスプリング、アンチロールバー付)	マクファーソンストラット式 (コイルスプリング、アンチロールバー付)	マクファーソンストラット式 (コイルスプリング、アンチロールバー付)	マクファーソンストラット式 (コイルスプリング、アンチロールバー付)
後輪	トローリングアーム式 (トーションバースプリング、アンチロールバー内蔵)	トローリングアーム式 (トーションバースプリング、アンチロールバー内蔵)	トローリングアーム式 (トーションバースプリング、アンチロールバー内蔵)	トローリングアーム式 (トーションバースプリング、アンチロールバー内蔵)	トローリングアーム式 (トーションバースプリング、アンチロールバー内蔵)	トローリングアーム式 (トーションバースプリング、アンチロールバー内蔵)
タイヤ	185/55 R15 81V	185/60 R14 82H	185/60 R14 82H	175/65 R14 82T	195/55 R15 84V	185/55 R15 81V

[ブジョー306 純正アクセサリー]

CDオートチェンジャー(10連奏) GPSカーナビゲーションシステム オーディオ用ワイヤレスリモコン 高級フロアマット(グレー) 愛車セット(エマーゼンシーキット) 車載工具セット(フランスFACOM製) ボディカバー マッドガード ドアバイザー リア・コーナーセンサー フロアイルミネーション(残光式)

SEDAN

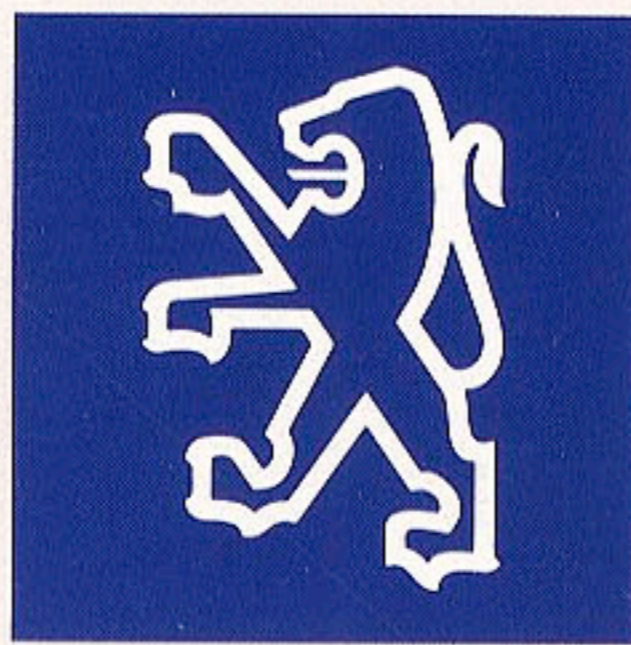


(単位: mm)

ブジョー306主要装備

	XSi	XT	ST	SR	S16	Cabriolet
<b>[アメニティ装備]</b>						
エアコン	●(オート)	●(オート)	●(オート)	●(オート)	●(オート)	●
AM/FMカセットステレオ (CDオートチェンジャー対応)	●	●	●	●	●	●
オーディオステアリングコラムリモコン	●	●	●	●	●	●
パワーステアリング	●	●	●	●	●	●
チルトステアリング	●	●	●	●	●	●
熱線入り電動ドアミラー	●	●(ボディ同色シェル)	●	●	●(ボディ同色シェル)	●(ボディ同色シェル)
パワーウィンドウ(運転席ワンタッチ式)	●	●	●	●	●	●
集中ドアロック	●	●	●	●	●	●
赤外線式キーレスエントリー	●	●	●	●	●	●
チルト付電動ガラスサンルーフ/電動フード	●	●	●	●	●(サンルーフ)	●(フード)
<b>[インストルメントパネル]</b>						
タコメーター	●	●	●	●	●	●
油圧計	●	●	●	●	●	●
油圧計	●	●	●	●	●	●
ライト消し忘れ警告アラーム	●	●	●	●	●	●
イルミネーションコントロール	●	●	●	●	●	●
ヘッドランプ光軸調整	●	●	●	●	●	●
SRSエアバッグ(内蔵ステアリングホイール)	●	●	●	●	●	●
デジタルロック(外気温表示付)	●	●	●	●	●	●
木目調パネル	●	●	●	●	●	●
シートベルト警告灯	●	●	●	●	●	●
エアバッグ警告灯	●	●	●	●	●	●
<b>[インテリア]</b>						
バニティミラー付サンバイザー	●	●	●	●	●	●
ドアームレスト	●	●	●	●	●	●
防眩式ルームミラー	●	●	●	●	●	●
コンバートメントシェルフ	●	●	●	●	●	●
ルーム/マップランプ	●	●	●	●	●	●(ルームランプのみ)
革巻シフトノブ	●	●	●	●	●	●
リアサンシェード	●	●	●	●	●	●
<b>[シート]</b>						
シート表皮	ベルベットの	ベルベットの	ベルベットの	ベルベットの	ベルベットの/部分本革	本革(ベルベットの受注生産)
フロントスポーツシート	●	●	●	●	●	●
運転席シートハイトアジャスター	●	●	●	●	●	●
シートベルトハイトアジャスター	●	●	●	●	●	●
運転席ランパサポート	●	●	●	●	●	●
ヘッドレスト角度調節	●	●	●	●	●	●
分割可倒式リアシート	●	●	●	●	●	●
ELR3点式フロントシートベルト	●	●	●	●	●	●
ELR3点式リアシートベルト	●(中央席は2点式)	●(中央席は2点式)	●(中央席を含む)	●(中央席を含む)	●(中央席は2点式)	●
<b>[ポケットリア]</b>						
グローブボックス	●	●	●	●	●	●
フロントドアポケット	●	●	●	●	●	●
リアサイドポケット	●	●	●	●	●	●
センターコンソール	●	●	●	●	●	●
ラゲッジコンバートメントランプ	●	●	●	●	●	●
<b>[エクステリア]</b>						
ティントドガラス	●	●	●	●	●	●
間欠式リアウィンドウワイパー/ウォッシャー	●	●	●	●	●	●
リアウィンドウデフォグガー	●	●	●	●	●	●
フロントエアスポイラー	●	●	●	●	●	●(ベンチレーション式)
リアエアスポイラー	●	●	●	●	●	●
サイドプロテクションモール	●	●	●	●	●	●
ハロゲンヘッドランプ	●	●	●	●	●(ウォッシャー付)	●
フロントフォグランプ	●	●	●	●	●	●
リアフォグランプ	●	●	●	●	●	●
<b>[安全装備]</b>						
運転席SRSエアバッグ	●	●	●	●	●	●
助手席SRSエアバッグ	●	●	●	●	●	●
フロントシートベルト・プリテンショナー	●	●	●	●	●	●
サイドインパクトバー	●	●	●	●	●	●
アンチロックブレーキシステム(ABS)	●	●	●	●	●	●
<b>[その他]</b>						
アロイホイール	●(6J×15)	●	●	●	●(6J×15)	●(6J×15)
スポーツサスペンション	●	●	●	●	●	●

\*仕様および車体色は予告なく変更することがあります。/仕様および車体色によって納期が異なる場合があります。詳しくは、販売店におたずねください。/掲載写真の色は印刷のための実際とは異なる場合があります。/助手席でのチャイルドシート等のご使用は、万一の場合危険です。



名門プジョーの紋章、ブルーライオン。