



skrajnih robovih armaturne plošče) in počakati, da elektrika s svojim značilnim bzzzzz opravi vse drugo. Zabavno in nenavadno, ni kaj. Potem pa sčasoma, ko v mestu skačeš naokrog, začne električno pomični mehanizem malce motiti. Zaradi varnosti se namreč vrata razmeroma počasi zapirajo (in tudi ustavijo, če na njihovo pot zaide nepazljiva roka), kar je na začetku zabavno in pozersko, sčasoma - predvsem ko se ti mudi - pa ni najbolj posrečena tehnična rešitev. Pri odklepanju lahko le pritisnete na gumb za odpiranje, pa se vrata začnejo premikati (čeprav niste stisnili gumba za odklepanje!), medtem ko je treba pri zaklepanju malce počakati pri avtomobilu, da najprej zapre vrata, šele nato lahko

»Voznik in sovoznik imata pri glavi greben, kamor se skrije vodilo mehanizma, ko so vrata zaprta.«

tudi zaklenete. Med zapiranjem skratka ni sočasnega zaklepanja, kar pomeni, da morate pri avtomobilu malce počakati, kot da bi vsakič znova odkrito občudovali mehanizem zapiranja. Malce moteče, ko se mudi, a hkrati zelo primerno za ljudi, ki so radi v središču pozornosti. Seveda ima drsni mehanizem še dve slabi lastnosti. Prva je, da imata voznik in sovoznik pri glavi greben, kamor se skrije vodilo mehanizma, ko so vrata

Njen izbranec

Obstajajo avtomobili za ženske in moške. In obojim se dobro podajo. Za volanom Peugeotta 206 je bolje videti žensko, za volanom mačistične Corvette pa moškega. Ne?? Ali ne bi raje na vodilni fotografiji tega članka videli prikupno svetlolasko v mini krilcu? Mi tudi!

Torej lahko takoj ugotovimo, da je Peugeot 1007 tipičen ženski avtomobil. Prikupen, majhen, nenavaden in zato vabljiv. In da v moškem takoj zbudi skritega otroka, da se najprej zapele z odprtimi vrati, čeprav to ni najbolj pametna ideja. Zaradi prepriha, kaj pa drugega ... In da si takoj zaželite družbe nežnejše polovice - za volanom!

Zakaj lahko že zdaj napovemo, da se bo Peugeot 1007 zelo verjetno razmeroma dobro prodajal - navkljub zasoljeni ceni? Zato, ker je statistično dokazano, da so ženske veliko boljše potrošnice, da so torej v družini one tiste, ki pustijo večino denarja v trgovinah. Lahko nam verjamete, da tudi v našem podjetju prodamo veliko

več revij, kot so Cosmopolitan in Elle, kot pa Avto magazinov ali Playboyev. Ali pa bi lahko rekli zgolj zato, ker je čeden, saj je oblikovalski studio Pininfarina naredil odlično delo. Ali ni ta argument dovolj zanjo?

Po druženju s tem avtomobilom lahko rečem, da se noben moški voznik ne bo počutil povsem dobro, saj bi večina mimoidočih za volanom raje videla urejeno kosmopolitanko kot pa kosmatega avtomagazinovca. In ko smo za našo revijo fotografirali novi francoski avtomobilski izdelek, sta mi ostala v spominu dva dogodka. Prvi se je zgodil na parkirišču ob obračališču mestnega potniškega prometa, ko sva z Alešem fotografirala detajle avtomobila. Kaj kmalu je namreč k nama

pristopil šofer mestnega avtobusa in začel v simpatično polomljeni slovenščini razglabljati, da so novi avtomobili predragi, da je njegov stari Golf še vedno zakon in da je že nekaj slišal o novem Peugeotu. »Ali si ga lahko malce ogledam?« je seveda zastavil vprašanje, ki ga pri našem delu pogosto slišimo, in že je molel glavo v notranjost. Nič ga ni pritegnilo, nič presenetilo. Dokler mu nismo pokazali električnega mehanizma odpiranja dvojnih bočnih vrat. »Ooooo, to je pa fajn, kot na mojem avtobusu!« je bil takoj navdušen. Peugeot 1007 ima namreč na vsaki strani električno pomična bočna vrata. Za odpiranje in zapiranje vam torej ni treba narediti nič drugega, kot le pritisniti na gumb (na zagonskem ključu ali na





zaprta, vendar pa med vožnjo niti ni moteč. Druga pa je, da se v klancu vrata hitreje odpirajo ali zapirajo navzdol, kar malce sopihajo pa navkreber. In celo ne delajo, če je klanec prehud, tako da jih morate takrat kar ročno potisniti. A vse to ni motilo našega voznika potniškega prometa, saj se je že videl, kako bi on tudi v prostem času svoji ženi le s pritiskom na gumb omogočal vstopanje na sovozniški sedež.

»Pomična zadnja sedeža poskrbita za prostornost prtljažnika ali na zadnjih sedežih.«



Iz oči v oči



Prvo presenečenje: zadaj se lahko v 1007 s svojimi 190 centimetri peljem brez težav. Drugo presenečenje (ki pa pravzaprav to niti ni): ročni menjalnik je boljše izbira od robotiziranega. Komu bo 1007 'sedel'? Tistim, ki zanjo ceniti majhnost in ljubijo tehnično dodelane podrobnosti. In motoristom. Zakaj? Ker se lahko (ob tem se sicer oglašja nežno piskanje) vozite okoli z odprtimi vrati in v ovinkih skoznje pomolite koleno ... Ja, tale 1007 zna življenje narediti zabavno! *Dušan Lukič*



Ne morem se odločiti, ali mi je všeč ali ne - odvisno je od kota, od koder gledam. Frajerski je, saj izstopa, je nekaj posebnega, se pa nehote vsiljuje asociacija z dostavništvom in z vsem, kar je s tem povezano; vsekakor tega pri Peugeotu niso imeli v mislih. Oziroma upajo, da potencialni kupci ne bodo tako razmišljali. *Vinko Kernc*



Avtoček je odbito svež, ni kaj. Da je na ceste zapeljal skupaj z električno pomičnimi vrati, pa je bilo le še vprašanje časa. Iščete prednosti takšnih vrat? No ja, če ne drugega, lahko čas, ki ga potrebujejo, da se zaprejo, izkoristite za to, da si pripnete varnostni pas. *Matevž Korošec*



Seveda sva nato z Alešem zapeljala tudi v center, da bi s fotografijo prikazala vse prednosti drsnihih bočnih vrat. Predvsem na prepolnem parkirišču ali ob kolesarski stezi, ko nepazljivi avtomobilisti s 'klasičnimi' vrati kar precej ogrožajo kolesarje, medtem ko z drsnimi ni nevarnosti, da bi pri odpiranju kakšnemu hitremu kolesarju prebili arkado ali izbili zob. Ko takole skačeva naokoli, pridrvi k meni ženska (po

grobi oceni stara nekje od 30 do 40, pa naj mi bo oproščeno, če sem se uštel) in pove, da ga bo kupila. Ne, da bi ga kupila ali da si ga želi, ampak kar da ga bo kupila, saj ji je tako neizmerno všeč. Videla ga je le na fotografijah, saj ga v prodajnem salonu še niso imeli, zato je takoj izkoristila priložnost in hop - že je sedela za volanom. Po kratkem »kako pa se pelje, koliko varnostnih blazin ima, ali je poraba velika ...« pa (vedno!)

sledi vprašanje: »Koliko pa stane?« Ko ji začneva razlagati, da bo morala za takole različico odšteti neskromnih 3,5 milijona tolarjev, je hladnokrvno pogledala k nama in izustila, da je pripravljena za malce boljšo opremo odšteti do štiri milijone tolarjev. Njena odločenost, da bo kupila avtomobil, ki ga je do takrat videla le v reviji, naju je precej presenetila. In razlog? »Meni je tako všeč ...« je dejala v slovo in še dolgo pogledovala proti

avtomobilu, medtem ko je odhajala nakupom naproti. Da, takih žensk je kar veliko, zato naj se moški le pazijo ženske odločnosti!

Seveda je poleg oblike glavni adut tega avtomobila prilagodljivost. Pomična zadnja (ločena) sedeža poskrbita za to, da lahko na zadnjih sedežih peljete ali dva odrasla potnika ali - za avtomobil tako skromnih zunanjih dimenzij - razmeroma veliko prtljage. In če Peugeot 1007



»Če bi le bil turbodizelski motorček bolj poskočen, ne bi sanjali o bencinskih strojih ...«



primerjamo recimo z Renaultovim Modusom, vidimo, da je prostora na prednjih sedežih več pri Peugeotu (širina pri komolcih je 1410, medtem ko je pri Modusu le 1370 mm), na zadnjih pa pri Modusu (1370 proti Peugeotovim 1210 mm). Zato pa ima Peugeot daljši sedalni del sedeža, kar pomeni tudi boljše sedenje in manj utrujenosti na dolgih poteh. Če pokukamo še na podatke, ki nam razkrijejo prostornost Peugeotota 206, lahko vidimo, da s širino pri komolcih spredaj (1380 mm) ne more tekmovali z novim bratom, pri cen-

timetrih na zadnji klopi pa je še vedno bolj radodaren zimzeleni 206 (1360 mm). A zato ga 1007 prepričljivo prehití pri višini, saj je prostora nad prednjim sedežem kar od 1000 do 1060 milimetrov (po višini nastavljljv sedež!), pri Dvestošestici pa le 950. In ko se končno rešimo nakupovalk in voznikov avtobusov, se končno celo malce zapeljemo. Peugeot 1007 prednja potnika razvaja, saj je ergonomija voznikovega delovnega prostora pre-senetljivo dobra, poleg tega dolg zgornji del

armaturne plošče notranjost optično še poveča. In tako daje občutek, da sedite v večjem avtomobilu, kot ga razkrije pogled proti zadku. Prestavna ročica je dobila svoje mesto na priročnem grebenu, ki gosti tudi vzvoda za ukazovanju električnemu pomiku stranskih šip. Seveda ne smemo pozabiti tudi na to, da sta v paketu Trendy tudi radio s CD-jem in klimatska naprava. Dobra založenost, ki kar sodi v trendovski avtomobil, kajne? Povsem druga pesem je pri motorju. Čeprav smo imeli na testu turbodizelsko različico, ki naj bi razvajala z navorom, smo morali za dinamične ljubljanske prometne tokove kar malce pritiskati na plin, saj je motor ... kaj bi rekli, kar malce anemičen. In ko pritiskate na plin, poraba zraste tja do 7,7 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov, kar za skromne pospeške in končno hitrost (malce nad hitrostno omejitvijo na avtocestah!) ni tako malo. Preseneča pa tišina delovanja, saj so le redki potniki vedeli, da se vozijo v avtomobilu, ki mu diši plinsko olje. A kaj, če je motor tih, ko pa se podvozje odziva malce preveč živčno na cestne neravnine. A po drugi strani daje dovolj informacij vozniku, kaj se mu dogaja pod zadnjico. Peugeot 1007 je torej mestni avtomobilček, ki se ga da varno peljati tudi malce hitreje po ovinkih, a pri tem pri vožnji čez neravnine pretrese živo vsebino, kar mu nekako ne pristaja. In ko se že tisočkrat vedno znova igrakamo z mehanizmom odpiranja in zapiranja vrat, nas prešine, da je Peugeot 1007 zelo primeren tudi za starejše ljudi, saj je vstop tudi zaradi nizkega poda in dosegljivega sedeža zelo preprost. A kaj, ko je predvsem vaba za mlade, uspešne ženske, ki si neustavljivo želijo tak avtomobilček, čeprav kakovost izdelave šepa. Ah, kaj želijo, hočejo ga! ■

Koliko stane	SIT
DODATNA OPREMA	
varnostni paket (var. zavesi, var. blaz. pod vol. drogom, ESP, ASR)	235.000
paket Easy (samodejna klimatska naprava in tipalo za dež)	92.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
prednji žaromet s smernikom	40.300
prednji bočni smernik	1.200
prednja meglenka	12.000
prednji odbijač	65.700
okrasna maska	48.200
prednja šipa	54.100
znak	6.300
prednji blatnik	24.500
zadnji odbijač	46.400

Tabela konkurence				
model	Peugeot 1007	Citroën C2	Peugeot 206	Renault Modus
	1.4 HDi Trendy	1.4 HDi SX	1.4 HDi City Pack	1.5 dCi Auth. Pack
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1398	1398	1398	1461
največja moč (kW/KM pri 1/min)	50/68 pri 4000	50/68 pri 4000	50/68 pri 4000	48/65 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	160 pri 2000	150 pri 1750	150 pri 1750	160 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	3731 × 1826 × 1620	3666 × 1659 × 1461	3835 × 1655 × 1428	3792 × 1695 × 1589
največja hitrost (km/h)	160	166	168	156
pospešek 0-100 km/h (s)	16,7	13,5	14,7	15,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,3/3,8/4,4	5,1/3,6/4,1	5,5/3,6/4,3	5,6/4,2/4,7
cena osnovnega modela (SIT)	3.528.000	2.651.000	2.511.000	3.075.000

Peugeot 1007 1.4 HDi Trendy

CENA:	(Peugeot Slovenija)	Garancija:	2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 leta garancije za lak
Osnovni model:	3.528.000 SIT		
Testno vozilo:	4.182.000 SIT		
Moč:	50 kW /68 KM	Predvideni redni servisi:	menjava olja na 30.000 km sistematični pregled na 30.000 km
Pospešek:	17,3 s		
Največja hitrost:	160 km/h		
Povpr. poraba:	7,7 l/100 km		

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):		
redni servisi, delo:	87.800	obvezno zavarovanje (2): 528.500
gorivo	1.713.250	kasko zavarovanje (2): 732.200
gume (1):	173.600	
izguba vrednosti po 7 letih:	2.800.000	Skupaj: 6.035.350
		Strošek za prevoženi km: 60,4 SIT/km

(1) - upoštevali smo 1 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 7 letih

NAŠE MERITVE

(T=23 °C / P= 1003 mbar / rel. vl.: 40 % / Gume: Bridgestone Turanza ER 30 / Stanje km stevca: 3324 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	17,3
402 m z mesta:	20,2
	(108 km/h)
1000 m z mesta:	37,6
	(135 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.):	15,3
80-120 km/h (V.):	23,5

Največja hitrost

160 km/h	(V. prestava)
----------	---------------

Poraba goriva

najmanjše povprečje	l/100 km
največje povprečje	5,1
skupno testno povprečje	8,3
	7,7

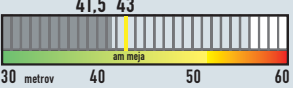


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	dB
50 km/h	56	54	53	
90 km/h	64	62	61	
130 km/h		69	68	
Prosti tek			38	

Zavorna pot

od 130 km/h:	m
od 100 km/h:	65,9
(AM meja 43 m)	41,5



Napake med testom

- okvara sklopke

DIAGRAM MENJALNIKA:

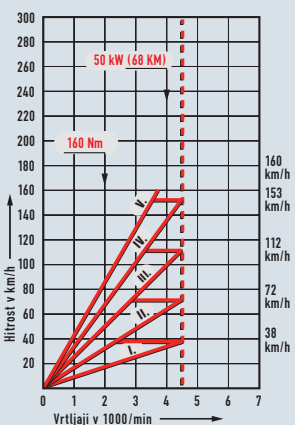
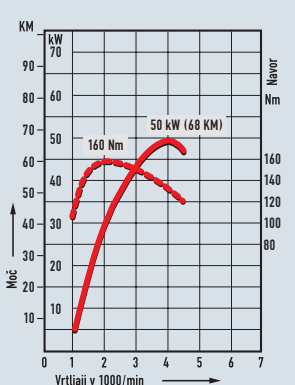
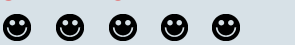


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

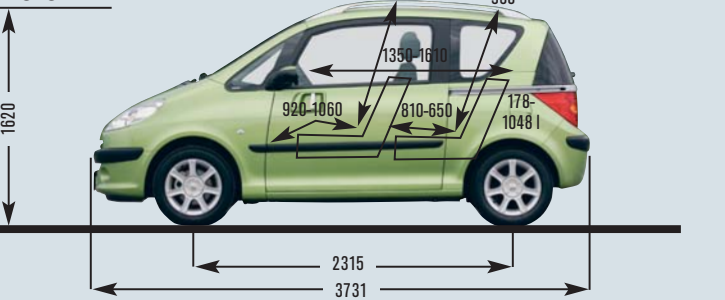


Z lahkoto ga sicer poženemo tudi v ovinkih in pri tem celo uživamo, toda namenjen je predvsem umirjenemu križarjenju po mestu. Za kaj več je tudi motor prešibak.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 73,7 × 82,0 mm - gibna prostornina 1398 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,9 m/s - specifična moč 35,8 kW/l [48,6 KM/l] - največji navor 160 Nm pri 2000/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,418; II. 1,810; III. 1,172; IV. 0,895; V. 0,681; vzvratna 3,333 - diferencial 3,765 - platišča 6J × 15 - gume 185/60 R 15 H, kotalni obseg 1,82 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 42,7 km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika - zavori spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni bobnasti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1168 kg - dovoljena skupna masa 1582 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavora ni podatka - dovoljena obremenitev strehe ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 160 km/h - pospešek 0-100 km/h 16,7 s - poraba goriva [ECE] 5,3/3,8/4,4 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1826 mm - kolotek spredaj 1435 mm - zadaj 1434 mm - rajdni krog 10,7 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1410 mm, zadaj 1210 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 40 l.



Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 x kovček (68,5 l) in 1 x nahrbtnik (20 l) ali 1 x kovček (68,5), 1 x nahrtnik (20 l) in 1 x letalski kovček (36 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju AFU - servo volan - stikalo za dnevne luči - štirje vzglavniki - štirje tritočkovni varnostni pasji - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljljvi in ogrevani zunanji vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljiv voznikov sedež - po višini in dosegu nastavljiv volanski obroč.

HVALIMO IN GRAJAMO

- oblika, pojava na cesti
- bočna električno pomična drsna vrata
- prostornost na prednjih sedežih
- vzdolžno pomična zadnja sedeža (velik prtljažnik ali več prostora na zadnjih sedežih)

- slabša kakovost izdelave
- šibak motor
- počasno odpiranje in zapiranje drsnih vrat