

Peugeot 106
1.1 XN tango



Vprašajte najstnika, če je že gledal črnobelo televizijo. Ne le da je ni, celo ne pozna je! Tisti pa, ki se približuje dvajsetim, se le zmrдне. Črnobela televizija? Pih! Toda spomnimo se: še pred poldrugim desetletjem so le redki gledali v svet v barvah.

✓ ČRNOBELI SVET

Črnobel je bil prav tako testni peugeot 106. Tudi takrat, ko smo ga gledali v barvah. Najosnovnejša oprema XN, le rahlo privzdignjena s paketom tango, ponuja res le najnujnejše. Par zunanjih, od znotraj nastavljivih vzratnih ogledal, analogna ura na armaturni plošči, odpiranje zadnjih stranskih šip bočno navzven, po tretjini deljiva zadnja klop, pet varnostnih pasov, par zglavnikov, ogrevanje zadnje šipe ter brisalnik zanjo in električna (!) nastavitev višine snopa žarometov je vse, kar mi je uspelo najti na malem peugeotu. Oprema XN pa pomeni tudi, da so odbijača in ogledali v motni črnini. Enako črna je podlaga Peu-

geotovega leva na pokrovu motorja, črni so brisalniki in antena, črna sta stebrička na vratih, črn je zaščitni trak med odbijačema na bokih in črne so seveda gume. Če odštejemo šipe, svetila in sive plastične kolesne pokrove, je vse drugo snežno, skoraj deviško belo. Kako lepa kombinacija na majhni in na pogled prijetni karoseriji.

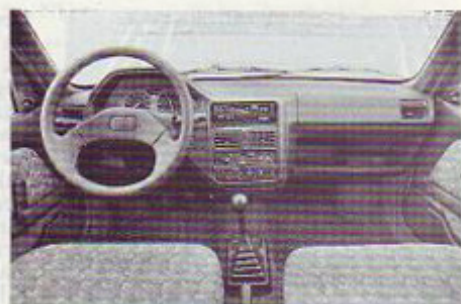
Odlično opravljeno delo! Peugeot 106 je majhen: za tiste, ki želijo ali potrebujejo majhen avtomobil. Peugeot 106 je aerodinamičen (glej

količnik zračnega upora pri tehničnih podatkih), kar ugodno vpliva na zmogljivosti, porabo goriva in piš vetra v notranjosti. Peugeot 106 je ljubeč; tako trdijo dame in damice. Peugeot 106 je znotraj prostoren: bolj na prednjih sedežih kot na zadnji klopi, toda namenjen ja pravzaprav enemu ali dvema. In peugeot 106 je že na prvi pogled prepoznaven peugeot.

Pininfarina je spet opravil dobro delo. Dober in lep majhen avtomobil je težko narediti, saj so majhni avtomobili

Kako lepa kombinacija na majhni in na pogled prijetni karoseriji.





Armaturna plošča: majhno in skromno



Motor: poskočen, prožen, zmogljiv





Prtljažnik: skromne obloge obsojeni na majhno prostornino v notranjosti. Pa jo izkoristi, če jo znaš! Avtomobilčki te vrste, ki so nekje na meji med avtomobilom in igračo, imajo zaradi svojih zunanjih mer določene prednosti, vedeti pa moramo, da je ves razpoložljivi prostor namenjen potnikoma na prednjih sedežih. Zadnji nikoli niso in ne morejo biti udobni, prtljažnik pa je v osnovi majhen. Bolj ali manj majhno pa je tako ali tako vse v in na tem

Peugeot 106 je ljubeč; tako trdijo dame in damice.

peugeotu: prav nerodni kljuki za odpiranje vrat, prostor(čk)i za odlaganje drobnarij (zaprtega predala sploh ni), armaturna plošča (kjer ni niti merilnika temperature hladilne tekočine), nesimetrična luknja za hlajenje motorja v prednjem odbijaču in sedeži. Tudi prednja, kjer pridevnik kratek lahko zapišem pred njuna sedalna dela in naslonjali. Oprema XN že tako ni razkošna in to velja tudi za podrobnosti. Tako deluje armaturna plošča zelo plastično in naslonjali za roke na vratih sta zelo skromnih mer, da si takšno ime komajda še zaslužita.

Ja, malo denarja, malo glasbe in več hrupa. Zvočna izolacija potniškega prostora je skromna, zato pri naraščajočih motornih vrtljajih narašča tudi hrup, ki ga zaganja motor. Volanski mehanizem ni servoojačan, vendar je vrtenje obroča lahkotno, dokler hitrost ni velika in ovinki niso ostri. Tam postane volan trši in le čvrsto držanje obroča bo zanesljivo vodilo avtomobil po cesti. Mali pejožček sloni na mehkem

Pininfarina je spet opravil dobro delo.

podvozu, ki je krivo za močna nagibanja karoserije, pa vendar dobro leži na cesti. Zaviranje v hitro voženem ovinku sicer povzroči odnašanje zadka, kar zahteva hitro odvzemanje volana (pozor, obroč je treba zavrteti več kot štirikrat med obema skrajnima legama), toda to se kupcu peugeot 106 1.1 XN tango ne dogaja. Namenjen je mestnim prevozom, vožnjam med službo, trgovino in domom, na vsakem od teh mest pa je največkrat treba tudi parkirati. Vse štiri vogale lahko zlahka nadzorujete, le rajdni krog je za tako majhen avtomobilček prevelik. Da pa ni uporaben le v mestu, pričajo zmogljivosti tega malčka. Po pospeških in po prožnosti se zlahka kosa tudi z veliko uglednejšimi (predvsem mnogo večjimi)

Avtomobilčki te vrste so nekje na meji med avtomobilom in igračo.

avtomobili, saj je motor zelo poskočen, prožen in se tudi rad vrti. Gre za znani izdelek koncerna PSA in poganja tudi druge avtomobile, zanj pa so značilni blok motorja iz lahke kovine, enotočkovni vbrizg in razmeroma velika moč. Ta pride še toliko bolj do izraza zato, ker je 106 zelo lahek avtomobil, saj prazen tehta le 800 kilogramov. Zmogljivosti in lega na cesti tako zlahka in hitro pripravijo voznika do živahnejše vožnje. Tu včasih ponagaja le menjalnik oziroma natančnost gibov prestavne ročice, če so zahteve voznika po hitrem pretikanju prestroge. Ampak prav v ta namen ponujajo pri Peugeotu modela 106 XSi in 106 rallye. Tam so razmere povsem drugačne.

Vseeno pa velja, da tudi 106 XN ni tako črnobel, kot se morda na trenutke zdi. Njegov živahen značaj prežene vsako črnogledost in ponuja življenje v barvah tudi v tako majhnem avtomobil(čk)u, kot je peugeot 106. Samemu, ali v dvoje.

VINKO KERNČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiristaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 72,0 x 69,0 mm - gibna prostornina 1124 kubikov - kompresija 9,4:1 - največja moč 44 kW (60 KM) pri 6200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,3 m/s - specifična moč 39,2 kW/liter (53,4 KM/liter) - največji navor 88 Nm pri 3700/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski enotočkovni vbrizg in elektronski vžig (magneti marelli G6) - vodna hlajenje 6,0 litra - motorno olje 3,5 litra - akumulator 12 V, 200 A - alternator 750 W - uravnalni katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokakulna suha sklopka - 5 stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,418; II. 1,950; III. 1,357; IV. 1,054; V. 0,854; vzvratno 3,584; diferencial 3,588 - platišča 4,5 B x 13 - gume 145/70 TR 13 (good-year GT2), katalni obseg 1,61 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,5 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečne vzvojnje vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, 4,1 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3564 mm - širina 1575 mm - višina 1369 mm - medosna razdalja 2385 mm - kolotek spredaj 1380 mm, zadaj 1300 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 11,2 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1540 mm - širina (kmalci) spredaj 1340 mm, zadaj 1470 mm - višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 830 mm - vzdolžnica prednji sedež 880 - 1060 mm, zadnja klopi 790 - 610 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normna) 190/475 l - posoda za gorivo 45 l

Teže: prazno vozilo 800 kg - dovoljena skupna teža 1240 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 250 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 165 km/h - pospešek 0-100 km/h: 13,7 s - poraba goriva (ECE): 5,1/6,7/7,4 l/100 km (neosvinčenega bencina super na 100 km)



Naše meritve

Največja hitrost:
165 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h: 5,7 s
0-80 km/h: 9,0 s
0-100 km/h: 14,3 s
0-120 km/h: 20,0 s
0-140 km/h: 35,9 s
1000 m z mesta: 35,4 s (138 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,1 s (138 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 41,3 s (129 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 50,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60	57,4 km/h
80	75,8 km/h
100	95,0 km/h
120	115,4 km/h

Truč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
50 km/h	61	59	60
100 km/h	70	69	66
150 km/h	-	77	76
prosti tek	-	46	-

Poraba goriva:

Testno povprečje
8,4 litra/100 km

Cena

1.500.000 SIT
(Avtohiša Claas d.d)

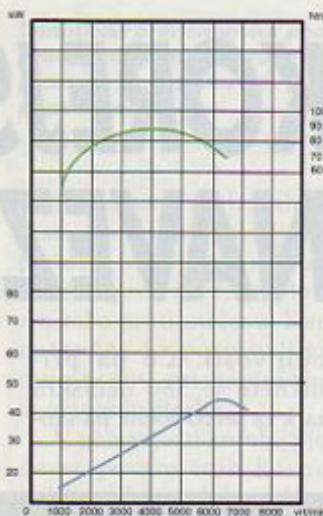


DIAGRAM MOTORJA

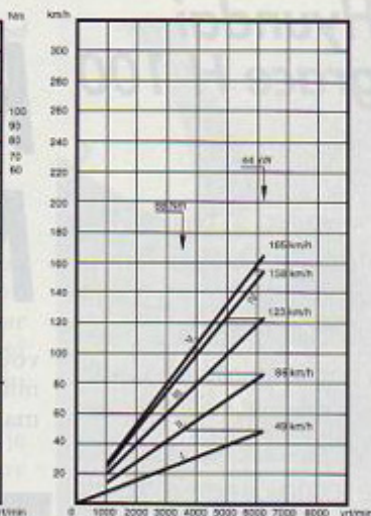


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- Poskočen motor, zmogljivosti
- Prostornost glede na velikost
- Oblika
- Uporabnost v mestu
- Poraba

Grajamo

- Velik rajdni krog
- Vratne kljuge
- Plastika v notranjosti
- Namestitev ročice za zgib naslonjal
- Nastavitev zunanjih ogledal

Iz oči v oči

Pregovorno velja, da ima vsaka stvar svojo dobro in slabo stran. Če je avto majhen, to pomeni lažje manevriranje med ozkimi ulicami in hitreje najdeni parkirni prostor. Hkrati pa majhnost pomeni tudi manj prostora za potnike, zlasti za tiste na zadnji klopi, in manj prostora za prtljago. Majhnosti lahko deloma pripišemo tudi nekoliko asketsko opremljeno notranjost. In če tako na koncu seštejemo vse prednosti in pomankljivosti - se račun prav gotovo izide v prepričljivo pozitivnost.

Tjaša Smrekar

Bratranec citroena AX, peugeot 106, kljub 1,1-litrskemu motorju streže z zavidljivo poskočnostjo in okretnostjo, ki pa jo žal pridobi na račun izrazito manjše teže vozila (in s tem tudi zmanjšane pasivne varnosti), kot je danes standard v tem avtomobilskem razredu.

Andrej Supé