

Test:

PEUGEOT 106 XN

Do »včeraj« in že nekaj zadnjih let so se Peugeotove številke končavale večidel s petico. Zdaj je na vrsti šestica. Za začetek pri povsem novem in majhnem peugeotu 106. Pozneje pa se bo nova številka razlezla tudi k drugim (novim) modelom te znamke.

Na hitro ocenjeno se zdi peugeot 106 ta hip rahlo odveč: prvič zato, ker je Jacques Calvet, glavni šef PSA (Peugeot Societé Anonyme) – sem pa sodi tudi Citroën – leta dolgo zagotavljal, da partnerja vsak zase ne bosta ponujala po več kot štiri modele hkrati (Peugeot: 205, 309, 405 in 605; Citroën: AX, ZX, BX in XM), in drugič zato, ker gre peugeot 205 še izredno dobro v denar, novi 106 pa ni tolikanj manjši, da bi ga to ne moglo motiti.

Je pa seveda res: peugeot 106 je zapeljal v avtomobilski segment B (ob bok citroënu AX, VW polu, fiatu unu, oplu corsu, renaultu cliu, seatu ibizi, pa tudi Zastavinem yugu), ta pa zmore v Evropi požreti več kot štiri mi-



MENJJAVA

lijone novih avtomobilov na leto. Zato po tej plati možnost najmanjšega zdajšnjega peugeota sploh niso majhne.

Tudi zato ne, ker nastopa kot ličen in spreten izdelek. Pri karoseriji se je vmešal Pininfarina in zagotovil, da podobnost s samo malo večjim peugeotom 205 ni postala neopazna. Brata sta precej podobna po osnovni jajčasti silueti, po nosu in levjem

znaku na njem, pa tudi po nežno zaobljenem zadku, z vrati čisto do odbijača. Peugeot 106 ima za začetek le dvoje bočnih vrat, še dvojca, za lažji dostop k zadnji klopi, pa bo dobil čez leto ali dve. Ima pa tudi zelo nizka in zelo trapezoidna žarometna, smešno prirezane zadnje luči in komaj še uporabni kljuki v stranskih vratih: zaradi njih je namreč treba segati v pločevinasti reži,

to pa zahteva popolnoma določeni roki: na levi strani avta desnico, na desni strani pa levico. Kaj takšnega je moč razložiti le s prizadevanjem za čimugodnejšo aerodinamiko vozila in to je oblikovalcem tudi uspelo: glede na različice znašajo količniki zračnega upora peugeota 106 od 0,31 do 0,34, kar so za avtomobil teh mer ugodni rezultati, vseno pa je pri avtu, ki je namenjen



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – 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 5800/min – največji navor 87 Nm pri 3200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – enojni uplinjač (solex) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 38 Ah – alternator 750 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enakolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I, 3,417; II, 1,950; III, 1,357; IV, 1,054; V, 0,853; vzvratna 3,584; diferencial 3,589 – platšča 4 1/2 B x 13 – gume 145/70 TR 13 (pirelli)

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila – zadaj poltoga prema, prečni vzvojni vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, prestava 22,1:1, 3,8 zavrtilaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,564 m – širina 1,575 m – višina 1,369 m – medosna razdalja 2,385 m – kolotek spredaj 1,380 m, zadaj 1,300 m – rajdni krog 11,1 m – teža praznega vozila 780 kg – dovoljena skupna teža 1220 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 380 kg – prtljajnik (normno) 215/953 litrov – posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti (lovarna): največja hitrost 160 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 14,2 s – poraba goriva (ECE): 4,4/5,9/6,5 litra bencina super na 100 km

GENERACIJA

predvsem krajšim, če že ne izključno mestnim voznjam, težko razumeti večje navdušenje za gladek zračni tok avta ob bokih kot za pripravnejše odpiranje vrat.

Vseeno: peugeot 106 je bil skrbno načrtovan projekt, začel pred več kot šestimi leti in vreden štiri in pol milijarde francoskih frankov. Za ta denar je nastal 3,56 metra dolg, 1,57 metra

širok in 1,37 metra visok avtomobil z – za svoj razred in za svojo velikost – izjemno veliko medosno razdaljo (2,385 metra). Z boka je očitna zato, ker sta štrlini nosu in zadka čez obe premi opazno kratki, notranjosti pa takšno centimetrsko razmerje tudi ni v škodo; peugeot 106 je kombi-limuzinica za štiri do pet potnikov in s skoraj »odraslim« prostoroš zanje. Ko vam uspe

odpreti vrata, se znajdete v mini-prostorskem paradizu: prednja sedeža sta nameščena tako, da je na njih moč ne le čvrsto, ampak tudi udobno sedeti, hkrati pa sta izdatno drsno pomična in opremljena z zgibljivima naslonjaloma – da je dostop k zadnji klopi tudi ob samo dveh bočnih vratih vabljivo lahkoten. Jasno: z dolžinskim prostorom za njima se ravno ni moč igrčkati in kdor

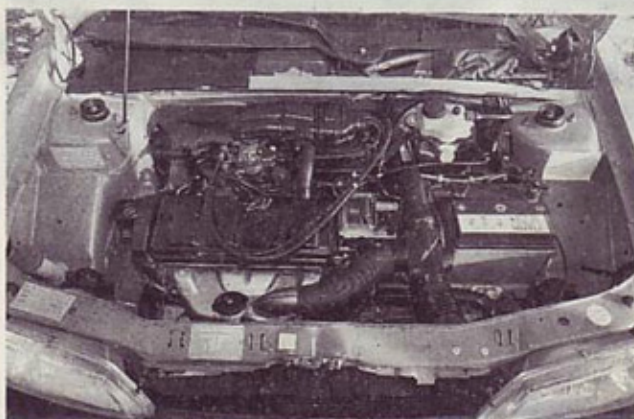
sedi zadaj, bo čez čas zelo vesel, če boste ustavili in ga povabili na kavo. In nekako tako je tudi s prtljajnikom: osnovnih 215 normnih litrov, ki jih pokriva hkrati z zadnjimi vrati dvizna polica, služi osnovni prtljaji; če pa zadnje klopi zvrnete, postane prostornina štiriinpolkrat večja. In kombijevska plat tega vozilca je s tem dokazana.

Za zdaj je vseh različic peugeot 106 osem: glede založenosti z opremo so jih označili z XN, XR, XT in XS (črka X je vsakič zaradi »samo« treh vrat), je pa oprema sproti povezana tudi z motorjem v nosu. Motorji so trije: 954-kubični (33 kW/45 KM), 1124-kubični (44 kW/60 KM) ter 1360-kubični (55 kW/75 KM in 72 kW/98 KM). Vsi trije



so znani izdelki PSA, na voljo tudi v citroënih ter po željah posamičnih trgov s katalizatorji v izpušnih sistemih ali brez. Pri manjših dveh pa je moč izbirati tudi med štiristopenjskim ali petstopenjskim menjalnikom.

Testni peugeot 106 XN je bil torej kombinacija srednje velikega motorja in najskromnejše opreme. XN je namreč v našem primeru pomenilo: merilnika hitrosti (z dvema kilometrskima števcema) in goriva pod temeljitim senčnikom sveže oblikovane in na oko prijetne armaturne plošče, nekaj osnovnih kontrolnih luči, gretje zadnje šipe, zadnjo meglenko, dvoje ročno nastavljivih zunanjih ogledal, zadnji brisalnik, zglavnika na prednjih sedežih, štiri nenastavljive avtomatske varnostne pasove, eno luč na stropu in obilo gole pločevine v notranjščini. Prednja sedeža sta se odrezala z obliko, ne pa tudi s cenanim in prav nič okusno vzorčastim blagom (obloga se ponavlja tudi na vratih), predal pred sovoznikom je odprt, gretju in zračenju pa služi tudi tristopenjski ventilator. Prednja brisalnika sta brez prekinjevalnika teka, ampak dvo-stopenjska in oplemenitenjena s hi-

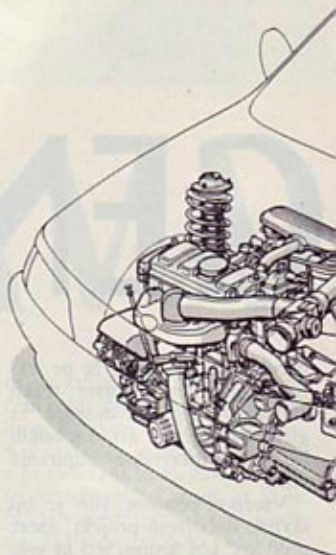


Motor: družinski, živahen, prožen, hrupen in požrešen.



Notranjost: nov avto, nov stil in – v tem primeru – špartanska oprema.

trim vklopom, preproga na podu je cenejše vrste in predalov za drobnarije je odločno premalo. Če gledate sliko, naj vas radijski kasetofon »ne moti«. Prvič, sodi k dodatni opremljeni, drugič pa,

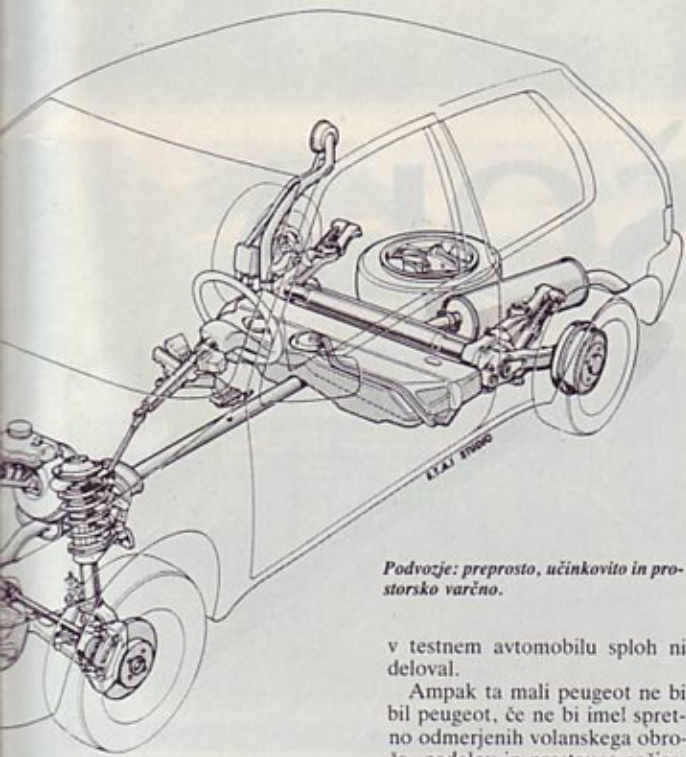




Vstopanje: mimo prednjega sedeža — razkošno k zadnji klopi.



Prtljažnik: razmeroma majhen in ga je mogoče pri XN v enem kosu povečati.



Podvozje: preprosto, učinkovito in prostorsko varčno.

v testnem avtomobilu sploh ni deloval.

Ampak ta mali peugeot ne bi bil peugeot, če ne bi imel spretno odmerjenih volanskega obroča, pedalov in prestavne ročice, velikih šip (ojej, topla greda!) za

dobro vidljivost tudi dovolj dobrih žarometov in v celem dokaj številnih vzrokov za dobro voznikovo počutje. Tudi obdelava je peugeotovsko skrbna: brez zoprnih čričkov, celo na slabih cestah in ob povsem neumljenem vozniku.

Motor z 1,1 litra gibne prostornine sodi v hišno družino TU. Njegova prepoznavna lastnost sta glava in blok iz lahke litine. Ročni gred je v 5 ležajih, odmična gred je v glavi, žene jo zobati jermen, in za gorivo v valje skrbi — v tem primeru, ko v izpušnem sistemu ni katalizatorja — enojni Solexov uplinjač, z ročnim čokom za voznika. Največjo moč 44 kW (60 KM) doseže preskušeni štirivaljnik pri 5800 vrtljajih v minuti, največji navor 87 Nm pa pri 3200 vrtljajih v minuti. Za hladen vžig zahteva do konca izvlečeno ročico čoka. Steče lahko in tako dobrovoljno, da je moč čok zelo urno potiskati v izhodiščni položaj. Odtlej ima motor razmeroma lahko nalogo: prazen peugeot 106 XN tehtata le 780 kilogramov, tako skromna teža pa prija pospeševalnim časom. Med našimi meritvami je bil avtomobil zaradi dveh oseb v njem sicer težji, posamične resnične hitrosti pa smo z mesta dosegali takole: 60 km na uro v 5,6 sekunde, 80 km na uro v 8,8 sekunde, 100 km na uro v 14,0 sekunde, 120 km na uro v 20,7 sekunde in 140 km na uro v 34,4 sekunde. Največja izmerjena hitrost je bila 164 kilometrov na uro, v peti prestavi in pri 5200 vrtljajih v minuti, kar kaže na spretno uglašenost petstopenjskega menjalnika z delovnimi območji motorja. Ta spretnost se izkaže tudi v preostalih prestavah, ki so izračunane tako, da prispevajo k prožnostnim motornim zmogljivostim in omogočajo poznejša pretikanja navzdol. Pri tem je prestavna ročica ugodno kratka in zelo lahkotna, predvsem pa znatno bolj uglajena kot motor. Ta postane — hkrati z naraščajočim številom vrtljajev — naraščajoče glasen in nervozno tresoč. Kdor zahteva več vrtljajev, bo kmalu odnehal, ali pa je takšen človek, da ga trušč ne moti. Zares dolgo ob njem — tudi zaradi razmeroma slabotne zvočne izolacije — z normalnimi ušesi ni mogoče zdržati. In četudi se trušča vsaj malo privadite, je tu še poraba goriva: testni avtomobil je med celotno preskušnjo porabil v povprečju 10,9 litra bencina super na 100 kilometrov. Neverjetno, a resnično! To je seveda daleč od tovarniško zapisanih in vabljivo nizkih številok o motorni žejji, toda ob tem je moč najti le tele olajševalne okoliščine: da je bil avtomobil po-

vsem nov in povsem neutručen, da je tokratna zima ravno v tistih dneh najbolj kazala zobe in da smo ga gnali predvsem po mestu in tako ostro, kot je pri nas pač v navadi. Drugače povedano: peugeot 106 XN z utečenim in s po tem servisiranim motorjem ter z nežnejšo nogo na pedal plina bi pač zmožl porabiti manj bencina. Čudežno nizka pa njegova poraba — tako se zdi — vseeno ni bila.

Mestnim vožnjam in manevrom nenaklonjen je tudi volan tega peugeota. Z nekaj manj kot štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke (in brez servoojačevalne naprave) se zdi že na hitro voženih ovinkih razmeroma težaven — če upoštevamo v kako majhen in lahek avtomobil so ga namestili. Še težavnejši postane med počasno vožnjo, hkrati pa voznika, ki se znajde na skopem prostoru pesti tudi neugodno velik rajdni krog.

Vse drugo v zvezi s podvozjem sodi k prijetnejšim lastnostim: vzmetenje in blaženje sta sicer francosko-mehkoba (nagibanje karoserije na ovinkih), a obenem tudi enako odporna na kratke ali dolge cestne gube; poltoga zadnja prema z vzvojnimi prečniimi vzmetmi je (prtlačniku v korist) prostorsko varčna, hkrati pa dokaj neobčutljiva na povečano obtežbo zadka, le zadek sam in v celem postane pri naglih odvzemanjih plina ali zaviranju sredi ovinkov pretirano nemiren. Njegovo drsenje vstran mora voznik znati zelo sproti krotiti, če mu ni do bočnih voženj ali še do česa bolj zoprnega. Ravnim cestam je ta peugeot z vožnjo naravnost dosti vljudneje kos. In tudi zavore dokazujejo, da zmorejo prenašati napore močnejših motorjev. To pa pomeni, da je pri kolesih tega avta še dovolj rezervnih zmogljivosti tudi za tiste, ki ne glede na pèle zunanje avtomobilske mere radi vozijo hitro in odločno. Najmlajši in najmanjši iz levje družine zna »šape« prav dobro uporabljati!

Takšne spretnosti sodijo pač k njegovi dokaj zahtevni vlogi. Saj ni nikakršnega dvoma: peugeot 106 je prvi znanilec Peugeotove menjave generacij. In tista šestica na koncu njegove oznake je povsem jasen simbol za vse to.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*