

Vozili smo v Avignonu:  
PEUGEOT 106 XTD in 405 T 16

# NA DVEH STRANEH

Peugeot je te dni predstavil dva novinca hkrati, ki lepo zaokrožujeta dno in vrh ponudbe njegovih modelov: peugeot 106 XTD s petimi vrati ob boku leto dni stare trivratne različice je tako povečal družino 106 še za osemindvajsetega člana, na drugi strani pa je kot protiutež – vrhunec

Peugeotovega »know-howa« – model 405 T 16, ki pomeni vrh palete 405 in obenem avtomobil, ki s svojimi zmogljivostmi najbolj poudarja športnost v tej hiši.

## Peugeot 106 XTD: vsa vrata so odprta

Petvratna različica Peugeotu zagotovo prinaša nove kupce, ki si želijo udobnejši dostop k zadnji klopi, obenem pa je Peugeot ponudil tudi za to različico bencinske in dizelski motor z močjo od 45 KM do 100 KM. Kasneje bodo motorno paleto okrepili še s turbodizlom. Oznaka X v napisu je lastna vsem različicam v paleti, razlikujejo se le v naslednji črki (N, R, T), ki označuje stopnjo opremljenosti, poleg tega pa je bil preskusni peugeot 106 bogatejši še za črko D, ki oznanja dizelski motor v nosu. V tem primeru gre za 1,4-litrski dizelski štirikolesnik, znan tudi iz citrežna AX in

roverja 114. Motor razvije največji navor 82 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti in največjo moč 37 kW/50 KM pri 5000 vrtljajih v minuti. Vbrizgavanje goriva v valje zagotavlja mehanska vbrizgalna črpalka Bosch ali Rotodiesel, moč motorja pa se na prednji kolesi prenaša prek petstopenjskega ročnega menjalnika MA-5.

Na račun dodatnih bočnih vrat ni peugeot 106 izgubil nobene zunanje značilnosti trivratne različice. Prednja vrata so sicer malce krajša, drugo pa ostaja po starem.

Ob vsej opremljenosti, med katero sodijo dobro založena armaturna plošča, osrednja ključavnica z daljinskim vodenjem, ročno nastavljivi zunanji ogledali in elektrificirana stekla v prednjih vratih, je imel testni avtomobil vstavljen tudi Bendixov zavorni ABS. Volanski obroč z dvema prečkama ni nastavljiv po višini, stikalo troblje je znova v obvolanski ročici, prednja varnostna pasova sta nastavljiva. Prednja sedeža ponujata dovolj vzdolžnega pomika, da lahko v njih sedi tudi više raščena oseba, vendar na račun zadnje klopi oziroma nog potnikov, ki sedijo zadaj. Prtljažnik je mogoče povečati z deljivo zadnjo klopjo.

Peugeot 106 XTD ponuja dobro lego na cestišču in še dovolj potovalnega udobja; rahlo kazi pa ga nepričljivi motor. Ta namreč za tekočo vožnjo zahteva priganjanje v višje območje motornih vrtljajev, s tem pa se poveča hrup v kabini, naraste pa tudi poraba goriva. Le ob povprečnih voznikovih zahtevah služi s kultiviranim delovanjem, z izredno majhno porabo goriva, ter povsem zadovoljivimi hitrostnimi povprečji. Zaradi slabotnega motorja sem lahko večino zavojev odpeljal s polnim plinom in skoraj v vseh primerih je bila vsakršna korekcija smeri z volanskim obro-



čem odveč. V najslabšem primeru je namreč treba le za trenutek popustiti plin in nos vozila samodejno ujame zeleno smer. Peugeot 106 XTD tako ponuja dizelsko varčnost, zelo dobro lego na cesti in pet vrat po zgledu večjih in resnejših kombi-limuzin.

## Peugeot 405 T 16: levji značaj

Po natanko treh letih snovanja in preskušanja je luč sveta ugledal prvi 405 T 16, s katerim je Peugeot (ponovno) dokazal, da sledi tehničnemu razvoju in modnim težnjam v svetu. Stvar je namreč jasna: po novem je tik pod vrhom hišne ponudbe že znani 405 Mi 16 s pogonom na prednji kolesi (štirikolesno različico so umaknili iz programa), visoko nadeni pa je Peugeot postavil novi 405 T 16. Da ne bo pomote: Peugeot je jasno poudaril, da z novincem nima dirkaških ambicij, čeprav bo avtomobil homologiral in se bo moč (v zasebni režiji) z njim udeleževati tudi športnih tek-



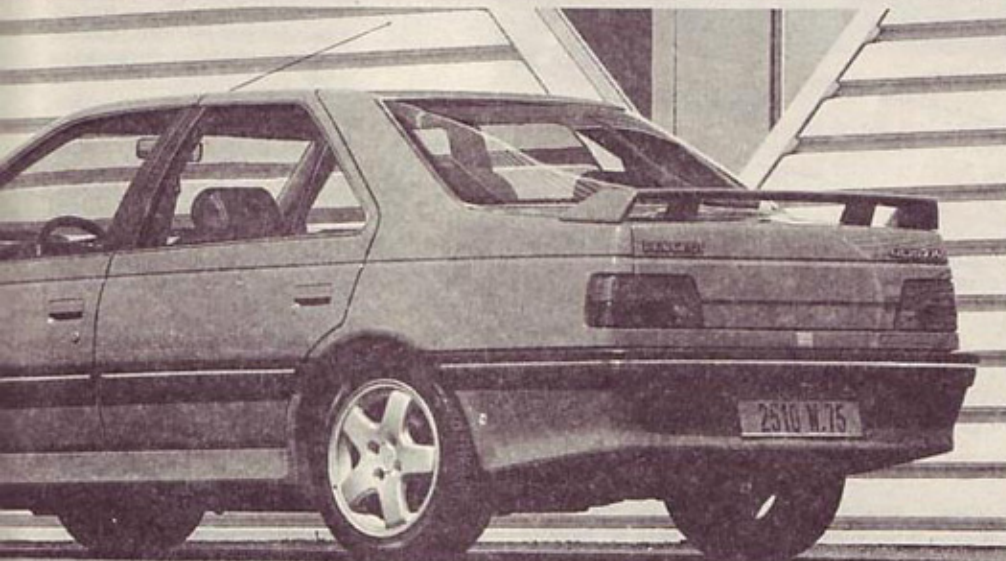
movanj, Peugeot-Talbot Sport pa avtomobila uradno ne bo pripravljval za tekmovanje.

In kaj vse ta avto ponuja? Za začetek veliko opreme: saj elektrika upravlja stekla v vratih, zunanji ogledali in dvizžno streho; volanski obroč (ki bi bil lahko tudi manjši) s servo ojačevalnikom je moč nastavljati po višini, sedeži so prevlečeni z usnjem in ročno nastavljivi, voznikov sedež pa je pri tem nastavljiv tudi po višini. Na armaturni plošči najde voznik vse, kar potrebuje, pri roki pa je tudi klimatska naprava. Počutje v kabini je povsem limuzinsko, s spremenjeno



## Tehnični podatki

PEUGEOT	106 XTD	405 T 16
motor (zasnova)	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni, turbo
vršina in gib (mm)	75,0x77,0	86,0x86,0
gibna prostornina (kubiki)	1360	1998
kompresija	22,8:1	8,0:1
največja moč (kw/KM pri 1/min)	37/50 pri 5000	144/200 pri 5000
največji navor (Nm pri 1/min)	82 pri 2500	288 pri 2600
odmična gred (pogon)	1 v glavi	2 v glavi
število ventilov za valj	2	4
pogon	na prednji kolesi	stalni štirikolesni
menjalnik	petstopenjski ročni	petstopenjski ročni
zavore	spredaj kalutne, zadaj bobnaste, ABS	spredaj in zadaj kalutne, hlajene, ABS
teža (praz. voz./ skupna teža, kg)	860/1300	1340/1820
posoda za gorivo (litri)	45	67
pospešek (0-100 km/h, s) * - ena oseba v vozilu	21	7,1 (6,5) *
največja hitrost (km/h)	145	235
gume (testno vozilo)	155/70 R 13 dunlop SP 9	205/50 ZR 16 pirelli P zero
poraba goriva (ECE) l/100 km	3,7/5,2/5,6	7,3/9,0/11,8



udarek športnosti na račun udobja. Moč motorja se prenaša na vsa štiri kolesa, pri čemer je navor razporejen v razmerju 53/47 odstotkov v prid prednjima kolesoma. Podvozju so dodali še osrednji diferencial z viskozno sklopko, zadaj pa diferencial torzen. Za prenos moči na kolesa skrbi še iz modela 605 vzeti petstopenjski menjalnik, z žal »prepočasno« prestavno ročico.

Navduši pa motor. To je 2,0-litrski štirivaljni s po štiri ventili na valj z dvema odmičnima gredema v glavi, z elektronskim vbrzganjem goriva in z zmogljivim turbinskim polnilnikom. Turbinski polnilnik s hladilnikom polnilnega zraka nosi ime V.G.T. (Variable Geometry Turbo), kar pomeni, da ima dodana dva elektronsko podprta ventila, ki uravnava notranjo geometrijo polnilnika in s tem doziranje polnilnega zraka. Ta zasnova omogoča ugoden motorni navor že pri nizkih vrtljajih, obenem pa delno odpravlja tako imenovano »luknjo«, večno bolezen turbinskih polnilnikov. Ob polnem delovanju polnilnika se za petinštirideset sekund vklopi tudi nadtlak (overboost) in tedaj se motorna moč poveča na zavidljivih 159 kW/220 KM. Vse to zagotavlja resnično izvrstne zmogljivosti, ki jih je moč izkoristiti šele med ostrejšo vožnjo. Peugeot 405 T 16 namreč zavoljo štirikolesnega pogona izvrstno leži na cestišču, vozniku pa dovoljuje tudi manjše napake, saj je meja vozne varnosti postavljena resnično visoko. Zatorej velja, da mora voznik oceniti svoje znanje, ob tem pa (skozi zavore) nenehno dodajati plin, da vsa štiri kolesa ubogajo želečno smer: šele tedaj bo ta peugeot pokazal, kaj zmore.



in bolj zaobljeno notranjostjo pa je 405 samo še pridobil na privlačnosti. K serijski opremlitvi štejejo tudi osrednja ključavnica na daljinsko vođenje, zavorni dodatek ABS ter kodiran sistem vžiga motorja (zoper krajo). Na zunanjo se zgleduje po modelu 405 Mi 16, vendar ima širša 16-colska lita platišča in rahlo spremenjen spojler na prtljažnem pokrovu. Podvozje je namenjeno športnemu udobju, kar pomeni, da so pri tem modelu prednje blažilnike dodatno ojačali (da zmorejo za 85 kg večje obremenitve), zadnji obesi pa pomagajo z elektronsko podprta hidravlika za korekcijo vođenja, pri čemer so dali po-