

# Druga petina



Peugeot 206 je prišel v našo supertestno garažo v začetku lanskega leta in od takrat ne počiva. Dokaz: prevozil je že krepko prek 40 tisoč kilometrov, opazili pa bi ga lahko, če bi bili seveda tam, na skoraj vseh evropskih cestah.

Vozniki vestno izpolnjujejo testno knjigo, v njej pa so zadnje čase prevladovala predvsem nemška imena - Nürnberg, Frankfurt, Düsseldorf. Dvestošestica je čez polje in zgodnje jesen, medtem je bila tudi na dirki formule 1 v Monzi, nabrala veliko kilometrov na nemških avtocestah. Tam ji seveda nismo prizanašali, povprečne hitrosti so bile velike, zato se ne gre čuditi, da je od prvega supertestnega poročila pri 20 tisoč kilometrih narasla tudi poraba. Očitno smo bili v prvi petini Pežojčkovega supertestnega življenja nekoliko nežnejši s stopalko za plin. Tedaj je bil rezultat 8,16 litra na sto kilometrov, sedaj pa se je ta številka dvignila na 8,40 litra.

Toda zaradi že omenjenih nemških avtocestnih kilometrov tega motorju supertestne Dvestošestice ne gre šteti v slabo, saj se je sicer izkazal. Ne sodi ravno med dirkače, prav zato smo pogosto dolgo vozili s polnim plinom, je pa dovolj tih, da na daljših poteh ne utruja, pa tudi dovolj prožen v mestu. In kar je najpomembneje, ni nas pustil na cedi-

lu, saj ni niti enkrat zakašljaj. Enako velja tudi za menjalnik - prestavna ročica je sicer nekoliko nenatančna in tudi samo prestavljanje je dokaj glasno, a že od prvega dne enako in brez namigov, da bi se mu zdravje kakorkoli slabšalo.

Zato pa se je pojavilo nekaj drugih napak. Pri 30 tisoč kilometrih smo Dvestošestico odpeljali na redni servis, kjer so jo, kot je to v navadi, pregledali ter zamenjali olje in filtre. Ob tem so tudi zamenjali metlice brisalcev, ki so bile že precej izrabljene in so začele po šipi puščati nepobrisane črte. Končni račun je bil dokaj ugoden - malenkost manj kot 20 tisoč tolarjev.

Poleg rednega servisa so odpravili še nekaj drobnih pomanjkljivosti: utišali so plastične čričke, ki so se pojavili v obeh sredinskih stebričkih, ukrotili pa so tudi vzglavnik prednjega sopotnikovega sedeža, ki ni hotel ostati v nastavljenem položaju, temveč se je vedno pogreznil do najnižje lege. Ker je 206 seveda še v garanciji, nam teh popravil niso zaračunali, črički pa se v naslednjih nekaj ti-

soč kilometrih niso več oglasili.

V testni knjigi sta še dve zanimivi opombi: pri 28 tisoč kilometrih je odpovedala žarnica v prednji levi, sedem tisoč kilometrov pozneje pa še žarnica v prednji desni luči. Voznika, ki sta ju zamenjala, sta se pritožila, da je to opravilo dokaj nadležno, saj je okoli žarnic premalo prostora, zato je treba imeti sprotne prste in nekaj prakse.

Prva večja napaka se je pojavila pri 37.182 kilometrih. Odpovedala je klimatska naprava, ki se je sicer v vročih poletnih dneh odlično izkazala. V armaturni plošči za gumbom za vklop klimatske naprave se je najprej slišalo hitro pretikanje, nato je včasih še delovala, nato pa povsem utihnila. Zapis »ta avto ima od klime le stikalo in kontrolo lučko« v testni knjigi je povzročil hiter klic na servis in Dvestošestica nas je zapustila za dva dni. Klimatsko napravo so hitro popravili, odpovedal je le rele za vklop (popravilo so opravili pod garancijo), preostali čas pa je 206 preživel v ličarski delavnici, kjer so poskrbeli za vdrtini na prednjem in

zadnjem levem blatniku. Avtomobil ju je skupil na parkirišču že pred prvim supertestnim poročilom; storilec je ostal neznan, škoda je plačala zavarovalnica.

Res je, opisi napak so kar dolgi, toda napake same so bile majhne in nenevarne, nič takega skratka, kar bi preveč motilo. Še posebej, ker se je 206 z vsem drugim izkazal. Večina voznikov še vedno hvali sedenje in udobje, včasih pograja obvolansko ročico za upravljanje radia in ponoči neosvetljeno stikalo za vklop vseh štirih utripalk. Zanimivo pa je, da Dvestošestica niti ene noči ne prespi pred uredništvom in le redko jo boste našli na parkirišču. Kilometri se nabirajo neverjetno hitro, vrsta za ključke je dolga, to pa o avtomobilu kot celoti pove veliko.

Dušan Lukič

Žarnica v prednji levi luči je odpovedala.



Zaradi klimatske naprave smo avtomobil morali peljati na servis.



Evropa je majhna, 206 jo je že obkrožil.

## Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 78,5 × 82,0 mm - gibna prostornina 1587 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 65 kW (90 KM) pri 5600/min - največji navor 135 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična greda v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg (Bosch MP 7.2) - tekočinsko hlajenje 6,2 l - motorno olje 3,2 l - uravnava katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,417; II. 1,950; III. 1,357; IV. 1,054; V. 0,854; vzratna 3,580 - prestava v diferencialu 3,770 - gume 175/65 R14 H (Michelin Energy XSE)

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, zadaj posamične obese, vzvojni drogovi, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prísilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 3835 mm - širina 1652 mm - višina 1432 mm - medosna razdalja 2440 mm - kolotek spredaj 1435 mm - zadaj 1430 mm - rajdni krog 10,2 m - **notranje:** dolžina 1560 mm - širina 1380/1360 mm - višina 920-950/910 mm - vzdolžnica 820-1030/810-590 mm - prtijažnik (normno) 245-1130 l - posoda za gorivo 50 l

**Mase:** prazno vozilo 1025 kg - dovoljena skupna masa 1525 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 420 kg -

podatka o dovoljeni obremenitvi strehe ni

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE) 9,4/5,6/7,0 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

### NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0 - 60 km/h:	5,0	hitrosti:	
0 - 80 km/h:	7,9	kazalec na: resnično:	
0 - 100 km/h:	11,7	60	58,2 km/h
0 - 120 km/h:	17,6	80	79,7 km/h
0 - 140 km/h:	27,0	100	99,8 km/h
1000 m z mesta:	33,5	120	117,2 km/h
		140	139,1 km/h

**Največja hitrost:** 188 km/h (5. prestava)

**Prožnost:**

1000 m od 40 km/h (IV): 36,2 s (149 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V): 41,0 s (131 km/h)

**Zavorna pot:**

od 150 km/h: 113,5 m  
od 100 km/h: 47,5 m

**Poraba goriva:**

Testno povprečje 8,4 l/100 km  
Najmanjše povprečje 7,6 l/100 km

Truš v notranjosti	(dB):	Okolišne meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 5 °C
50 km/h	60 60 58	p = 969 mbar
100 km/h	70 66 66	rel. vl. = 67 %
150 km/h	72 72	
Prosti tek	38	

### KONČNA OCENA

Supertestni 206 še naprej zanesljivo nabira kilometre. Nekaj manjših napak, ki so se pojavile v prvih 40 tisoč kilometrih, ni zmanjšalo pozitivnega vtisa, ki si ga je pridelal na cesti.

- ✓ motor
- ✓ udobje
- ✓ prostornost
- ✗ nekaj čričkov iz plastičnih delov
- ✗ obvolanska ročica za upravljanje z radiom
- ✗ namestitve stikala za prednji šipi

**CENA: 2.532.450 SIT (Peugeot, Ljubljana)**

## STROŠKI

### STROŠKI SERVISOV

Redni servis je predviden pri 30.000 km:  
14.535 SIT

### DRUGI STROŠKI

Metlice prednjih in zadnjega brisalnika:  
5363 SIT  
Žarnici prednjih luči:  
1070 SIT

### STROŠKI GORIVA

Stanje števca: 39.545 km  
Porabljeno gorivo: 3322,73 litra  
(povprečna poraba 8,40 l/100 km)  
Stroški: 507.713 SIT  
Količina goriva je pomnožena s ceno neosvinčenega bencina, OŠ 95, v Sloveniji na dan 17.1.2000 (152,8 SIT/liter).