

Kljub vsemu dobro na poti

V našo supertestno floto smo torej v začetku tega leta sprejeli sicer pri slovenskih kupcih nadvse priljubljenega Peugeotovega novinca 206. Čeprav avtomobil spada med manjše, prej bi rekli mestne dirkače, mu seveda velikokrat zaupamo naloge »za velike«.



Buška št. 1: sprednji levi blatnik je že označen.



Buška št. 2: zadnji levi blatnik je postal žrtev prenapoljenih parkirišč.

Tako ni čudno, da smo v vsega šestih mesecih že nabrali poštenih 20.000 kilometrov, kar pomeni, da se njegov motor lahko redko zares ohladi in da pridno požira kilometre po vsej Evropi. Bil je med drugim na dveh dirkah formule 1 in seveda poleti na obveznem morju. Zato nam bo kmalu lahko pokazal svoj pravi obraz. Ali če povem natančneje, nam ga je že začel kazati.

Naj to pot začnemo naše testno poročilo malce drugače: najprej si pogledimo, s čim se je testnim voznikom zameril. Dušan se z njim nikakor ne more sprijazniti, najbolj mu zameri sedeže in neustrezen položaj za volanom, kar na daljših vožnjah najbolj čuti njegov hrbet. Drugi vozniki so se najprej pritoževali nad predolgo ročico menjalnika, za spoznanje prevelikim volanom, osebno pa mu še najbolj zamerim tri stvari: stopenjsko nastavljen naklon sprednjih sedežev (vmes so Japonci dojeli, da v Evropi ta način prilagajanja sedežev pač ne vžge, in to upravičeno), stikala za električni dvig stranskih šip so zanimivo skrili na sredinski most, da moraš pri približevanju kakšni cestninski postaji vsakokrat s pogledom iskati stikalo. In tretjič, obvolanska ročica za upravljanje radia je popolnoma neuporabna: najpomembnejše funkcije, torej prestavljanja že prej v spomin shranjenih



Stikala za dvig šip so nerodno namestili na sredinski tunel. Ni jih lahko doseči.

Sedeža sta povsem udobna, le nastavitvev, in z njo položaj za volanom, bi lahko bila še boljša.

postaj, ta sistem ne premore. Tukaj je na primer Renaultov ali Citroënov (če vzamemo le nacionalno konkurenco) sistem precej boljši.

A moja malenkost je medtem že našla zdravilo za prijetnejše sedenje za volanom - voznikov sedež (oziroma njegov zadnji sedalni del) je nastavljen po višini, tako da sem si pomagal tudi s tem in od takrat tudi daljše vožnje niso težavne.



Čeprav testni vozniki nis(m)o vedno najnežnejši, za »štampiljki« na sprednjem in zadnjem levem blatniku nismo krivi. Pretena parkirišča in zelo spretni in uvidevni vozniki na naših parkiriščih so opravili svoje.

Dušan je tudi odkril, da se vzglavnik na sovoznikovem sedežu obnaša po svoje in se ne pusti nastaviti oziroma zelo rad skoči iz vodil. In tudi že nekaj čričkov se je pojavilo, in sicer v obeh sredinskih stebričkih rado

zapoje. Na servisu so obljubili, da se bodo temu posvetili.

Vinko je v testno knjigo zapisal opombo, da pogreša ključavnico na sovoznikovem predalu, kajti včasih se le zgodi, da avtomobil počaka kakšen dan na parkirišču na Brniku in takrat taka malenkost lahko prav pride.

Seveda smo vmes tudi pridno zamenjali gume, zelo zadovoljni pa smo lahko z motorjem. V povprečju je doslej porabil 8,16 litra na 100 kilometrov, vmes pa smo mu enkrat samoiniciativno dolili liter olja. Za boljše zdravje 90 »konjičev«.

Motor je vsekakor ena lepših strani tega avtomobila, čeprav potnike razvaja tudi s sorazmerno prostorno notranjostjo, seveda za velikostni razred, kamor spada. Pa tudi sicer s potovalnim udobjem, če uspe vozniku najti ustrezen položaj za volanom, prese- neča in že skoraj razvaja, le sredinski osrednji zaslon je ob prižganih lučeh podnevi popolnoma neviden. Če nič drugega je na njem ura, tako da je potniki ne vidijo. Razen seveda, če voznik za trenutek ne ugasne luči. In tako je spet je poskrbljeno, da med vožnjo ni dolgčas.

Za mestne vožnje je ta avtomobil več kot primeren, saj je poskočen, lahek za upravljanje in razumnih dimenzij. In njego-

va sveža podoba je očitno všeč nežnejšemu spolu. Mene je petvratna (in za določene stvari tudi uporabnejša) različica na prvih 20.000 kilometrih popolnoma prepričala. Nekaterim pomanjkljivostim navkljub je »pejoček« dobro na poti.

Andraž Zupančič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 78,5 × 82,0 mm - gibna prostornina 1587 cm³ - 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 in vžig (Bosch MP 7.2) - tekočinsko hlajenje 6,2 l - motorno olje 3,2 l - uravnani 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; vzvratna 3,580 - prestava v diferencialu 3,770 - gume 175/65 R14 H (Michelin Energy XSE)

Voz in obesa: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, zadaj posamične obese, vzvojni drogovi, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno 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 - prtljažnik (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	hitrosti:
0 - 60 km/h: 5,1 s	0 - 80 km/h: 7,9 s	kazalec na: resnično:
0 - 80 km/h: 11,8 s	0 - 100 km/h: 17,8 s	0 - 100 km/h: 58,3 km/h
0 - 100 km/h: 17,8 s	0 - 120 km/h: 26,9 s	0 - 120 km/h: 79,9 km/h
0 - 140 km/h: 26,9 s	1000 m z mesta: 34,1 s	0 - 140 km/h: 99,6 km/h
1000 m z mesta: 34,1 s	150 km/h: 140	1000 m z mesta: 117,8 km/h
		138,7 km/h

Največja hitrost:

187 km/h (5. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,0 s (149 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 41,0 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 108,3 m

od 100 km/h: 46,6 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,16 l/100km

Najmanjše povprečje 7,6 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.	T = 21 °C
50 km/h 60 60 58	p = 1014 mbar
100 km/h 70 66 66	rel. vl. = 55 %
150 km/h 72 72	
Prosti tek 38	

KONČNA OCENA

Testni peugeot sicer ni popoln, saj so naši testniki našli kar nekaj slabosti. A nobena od njih ni vnebovpijoča, tako da smo lahko z avtomobilom povsem zadovoljni. Konec koncev je to prej mestni avtomobil kot potovalna limuzina in kot takega ga moramo tudi vzeti. In testne kilometre zanesljivo nabira še naprej.

- motor
- prostornost
- sveža podoba
- položaj za volanom
- obvolanska ročica za upravljanje radia
- namestitev stikala za pomik sprednjih šip

CENA: 2.532.450 SIT (Peugeot, Ljubljana)

STROŠKI

STROŠKI SERVISOV

Prvi redni servis je predviden pri 30.000 kilometrih.

STROŠKI GORIVA

Stanje števca 20.388 km

Porabljeno gorivo 1663,98 litra

(povprečna poraba 8,16 l/100 km)

Stroški 255.920,10 SIT

Količina goriva je pomnožena s ceno neosvinčenega bencina OŠ 95 v Sloveniji na dan 19. 9. 2000 (153,8 SIT/liter).