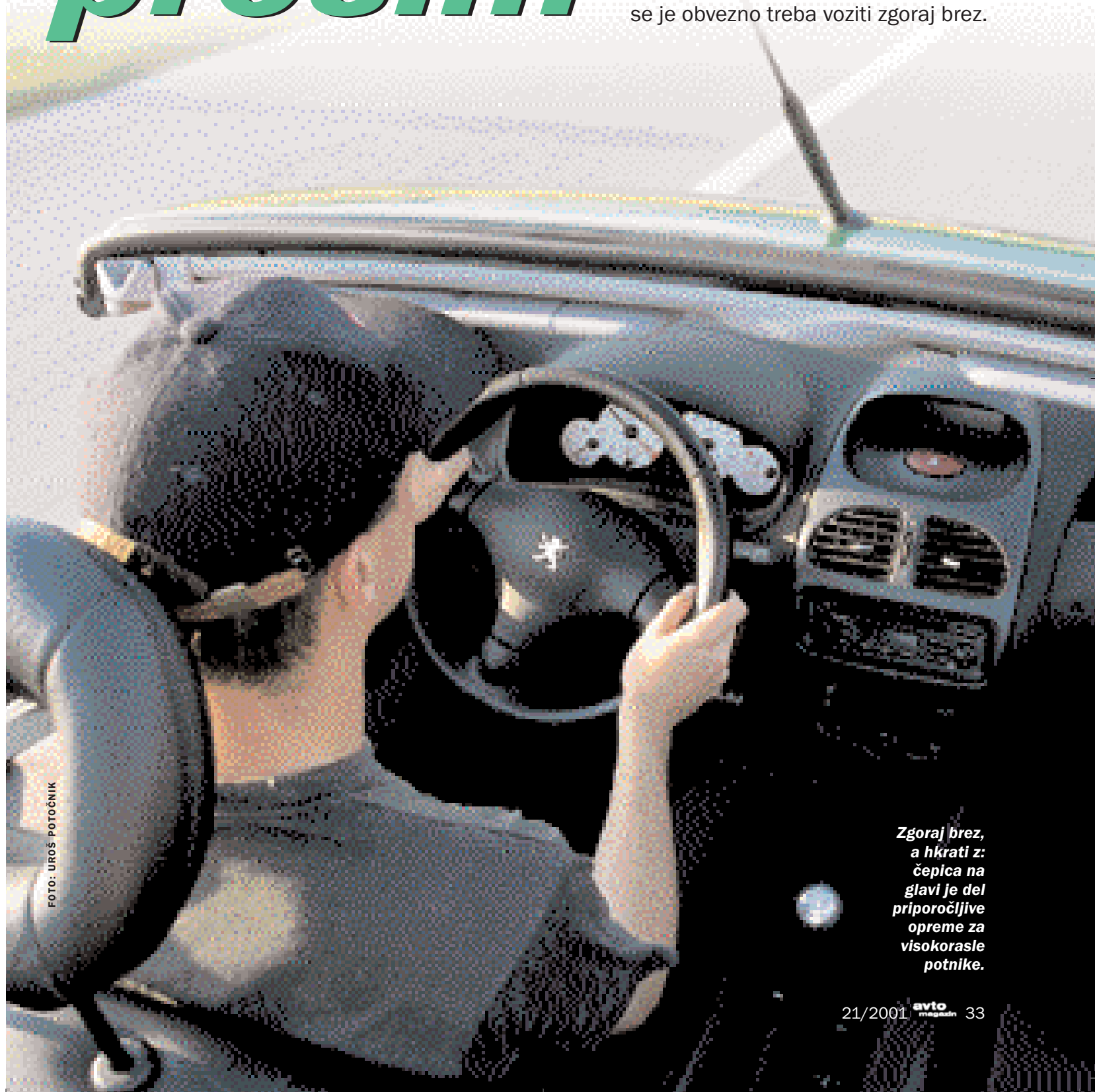


KRATEK TEST - PEUGEOT 206 cc 2.0 16V

Zgoraj brez, prosim

Kdor se s Peugeotovim 206 cc vozi kot s kupejem, je zgrešil osnovno poslanstvo ceceja. S tem avtomobilom se je obvezno treba voziti zgoraj brez.



Zgoraj brez, a hkrati z: čepica na glavi je del priporočljive opreme za visokorasle potnike.

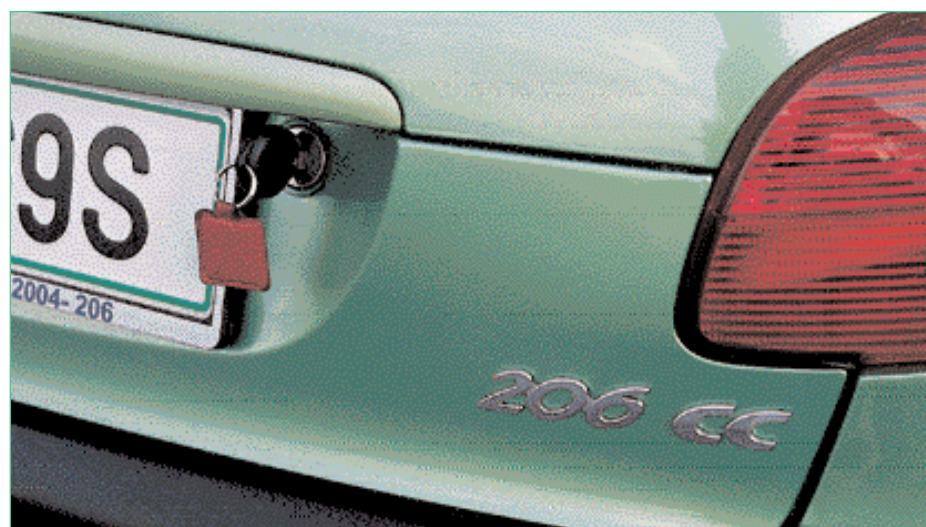


Strehi je namenjenih 170 litrov prtljažnika, tako da vam ga ostane za prtljago le še 150 litrov. Dostop do prtljage pod streho je močno otežen.



Vetrna mreža za prednjima sedežema svoje delo odlično opravlja. Je preprosto odstranljiva, pri čemer svoje mesto najde v prtljažniku.

Pokrov prtljažnika se zaklene s preostalim avtom. Odklenete ga lahko zgolj s ključem (varovanje?).



Med vzglavnikom in močno nazaj pomaknjem robom prednje šipe ostane presneto malo prostora za glavo. Moteče predvsem za predstavnike višinskega razreda prek 180 centimetrov.

Če je zunaj mraz, znotraj vključite grejte. Tok toplega zraka usmerite v šipo in delno še v noge. Nato si vzemite še nadaljnje slabe pol minute časa, da popravite streho, zopet dvignite vse štiri bočne šipe (ob vsakem premikanju strehe se šipe samodejno spustijo), se dodatno zavarujte pred vetrom od zadaj z vetrno mrežo in na koncu še zaženite stroj, ki je prenesen neposredno iz modela S16. Če pa je zunaj pregrešno vroče, ravno tako »popravite« streho, pri čemer naj tudi šipe in vetrna mreža ostanejo spuščene. Ko vse to postorite, ste pripravljeni na prvovrstne užitke, ki vam jih ponuja vožnja z vetrom v lasih pod neomejenim nebom nad glavo. Sedaj vam manjka le še kakšna manj obljudena podeželska cesta; vse ostalo je všteto v paket 206 cc 2.0 16V.

Sam motor je, kot smo že omenili, prenesen iz modela S16. Kar pomeni: agregat je prožen, navora je v celotnem območju vrtiljav vedno dovolj na razpolago (pri vožnji skozi ovinke in na slabši podlagi bodite pozorni na trganje volana iz rok), tek je miren, žeja je predvidljivo večja. A verjemite, da pravi uživalci, ki bodo stopili v Peugeotov salon, ne bodo iz njega odpeljali domov najmočnejšega »ceceja«, misleč na njegovo varčnost, temveč na ogromno zalogo zadovoljstev in užitkov, ki jih bodo deležni v vožnji z njim. Tako se bodo veselili odlične lege in vodljivosti avtomobila v ovinkih, dobrih zavor, zelo učinkovite vetrne mreže in navsezadnje tudi odličnega motorja.

Ker pa ima vsaka medalja dve plati, pri- nese s seboj tudi zasnova Peugeotovega »ceceja« nekaj negativnih lastnosti. Te so: neudobna vožnja tu in tam zaradi izredno čvr-

stege podvozja, slaba togost karoserije (na slabi podlagi se iz plastik in same karoserije zaradi zvijanja le-te razlegajo neprijazni črički), utesnjen občutek v majhni kabini (rob prednje šipe je nevarno blizu glavam potnikov - še posebej osebkov višje rasti), zatikanje varnostnega pasu ob vzvod za preklon naslonjala prednjega sedeža in v splošnem slaba preglednost (zaradi zelo visoke »ritke«), še posebej nazaj.

Postavljanje in zlaganje same strehe traja v povprečju približno od 25 do 30 sekund. Postopek je z izjemo zaključnega ročnega »spenjanja« (oziroma sproščanja) strehe z okvirom šipe povsem samodejen in kot tak prijazen do uporabnika, kljub temu pa od njega zahteva nekaj pozornosti. Tako morate biti v prtljažniku pozorni na izvlečljivo zavesico, ki loči »stešni del« prtljažnika od »prtljažnega« dela prtljažnika. Ta mora biti razpeta, saj takrat elektronika domneva, da je v prtljažniku dovolj prostora za streho. V nasprotnem primeru avtomatika ne dovoli premikanja strehe. Ravno tako že omenjeni dodatek, ki je vsekakor vreden svojega denarja (63.000 SIT) in zna pri vožnji zgoraj brez še kako priti prav, je vetrna mreža. Ta dopušča ravno pravšnje igranje vetra z

lasmi, da slednje ni ne moteče ne premalo prisotno. Seveda jo lahko tudi brez večjih težav popravite in zložite v prtljažnik.

Po drugi strani pa je v jesenskih in zimskih dneh, ki se nam približujejo, vsega denarja vredna tudi trda streha. Ta zagotavlja potnikom dobro zvočno in seveda tudi toplotno zaščito pred mrazom ter vlago hudomušnih dni, ki že trkajo na vrata. Poleg tega vam pločevina prihrani nekaj neprespanih noči zaradi parkiranega avta na odprtem parkirišču, kjer vam lahko skoraj vsak drugi mimoidoči iz objestnosti z navadnim pipcem preluknja (v primeru »povprečnih« kabrioletov) platneno streho.

Peugeot je podobno kot Mercedes s SLK-jem ponudil uporabnikom možnost izbire med kabrioletom in kupejem s trdo streho. Takšna zasnova ima seveda tudi nekatere pomanjkljivosti, vendar jih v dobršni meri odpravijo omenjene prednosti in občutek svobode med vožnjo zgoraj brez. V slabem (beri: deževnem) vremenu se vsekakor vozite s »kupejem«, v vseh drugih primerih pa ...

Torej, Peugeot 206 cc in vožnja zgoraj brez. Kupejevsko različico si prihranite le za resnično slabe dni.

Peter Humar

Iz oči v oči



Dve stvari močno privlačita: cena ter dvojnost kabrioleta in kupeja. Kdor že vozi kakršenkoli kabriolet, ve, kako velika prednost je to. Prijetna je tudi vožnja: voznik tudi na zgornji fizikalni meji z lahkoto obvladuje vodenje avtomobila in takšen motor (2.0) je v tej karoseriji odličen. Kljub temu pa si tolikšnega pompa, kot ga je deležen, le ne zasluži. Od smrkljico do mam se vse kar trese, da ne zapišem še česa bolj neokusnega.

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtnina in gib 85,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 6000/min - največji navor 190 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valji - elektronski večtočkovni vbržig in elektronski vžig (Magneti Marelli 48 P) - tekočinsko hlajenje 7,8 l - motorno olje 4,3 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 1,870; III. 1,360; IV. 1,051; V. 0,861; vzvratna 3,333 - diferencial 3,790 - gume 205/45 ZR 16 (Goodyear Eagle F1)

Vož in obese: dvoje vrat, 2+2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzvojne vzmetne palice, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prislino hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3835 mm - širina 1673 mm - višina 1373 mm - medosna razdalja 2442 mm - kolotek spredaj 1437 mm - zadaj 1428 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina 1370 mm - širina 1385/1280 mm - višina 870-940/820 mm - vzdolžnica 870-1070/610-400 mm - prtljažnik (normno) 150-320 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 1152 kg - dovoljena skupna masa 1562 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 600 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 204 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 11,2/6,2/8,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	4,4 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	6,7 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	9,6 s	60	56,2 km/h
0-120 km/h:	13,4 s	80	76,5 km/h
0-140 km/h:	18,5 s	100	96,5 km/h
1000 m z mesta: 31,2 s	120	115,4 km/h	
	(169 km/h)	140	135,3 km/h

Največja hitrost: 200 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 33,6 s (161 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 37,4 s (149 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h: 87,1 m
od 100 km/h: 38,0 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 11,2 l/100km
Najmanjše povprečje 10,2 l/100km

Trušč v notranjosti (dB): Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V. T = 26 °C
50 km/h 59 59 59 p = 1007 mbar
100 km/h 70 67 66 rel. vl. = 79 %
150 km/h 73 72
200 km/h 72
Prosti tek 38

Napake med testom:

- motor v prostem teku ugasnil
- v pralnici solzi pri voznikovem ogledalu v kabino
- prižgana lučka za kontrolno vbržig in vžiga motorja in prenehanje delovanja enega valja

KONČNA OCENA

Seštevek dveh karoserijskih izvedenk Peugeotta 206 cc (kupe in kabriolet) uporabniku omogoča povečano uporabnost pozimi in ogromno uživanja poleti. Če dodate še odličnega pogonski stroj, ugotovite, da z nakupom preprosto ne morete zgrešiti.

- | | |
|-----------------------------|--|
| o odlični motor | o togost karoserije |
| o zmožljivosti | o utesnjenost kabine |
| o lega in vodljivost | o neudobnost podvozja |
| o občutek svobode | o nepreglednost visokega zadka |
| o trda streha | o streha zavzema ogromen del prtljažnika |
| o zavore | |
| o učinkovitost vetrne mreže | |

CENA: 3.983.800 SIT (Peugeot Slovenija)