

Test Peugeot 206 RC



ce več samozavesti ne bi škodilo ... od kod mi je že to znano?) in dve izpušni cevi (vsaj to!!!)? Le na domačem rallyju sem videl, da so poznavalci prepoznali najnovejši bolid z levčkom na nosu, večina pa jih je mislila, da se vozim naokoli z različico S16 oziroma, o ti groza, z malce našminkano 1,4-litrsko različico. Nerazumevanje početja Peugeotovih načrtovalcev se je še stopnjevalo, ko smo v specializiranem svetovnem tisku zvedeli, da namerava Peugeot s tem avtomobilom ogroziti primat Renaulta Clia RS Lighta v skupini N do 2.000 cm³ v rallyju (pripomba za nevedneže: tudi pri nas, kjer sta bila na zadnji dirki kar dva!), kjer so predelave serijskega avtomobila zaradi strogih pravil zelo omejene. Si predstavljate, serijskih 1159 kilogramov malce shujša na okroglo tono, z manjšo predelavo motorja in pritaknjene dirkalne elektronike pridobimo več kot 200 KM, nataknemo 17-palčne dirkalne gume in s krajšimi prestavnimi razmerji dobimo hudičevo poskočen bolid. Klobuk dol, gospodje, to so podatki, ki so še pred nekaj leti veljali za povsem predelano skupino A!

Prav zato lahko upravičeno pričakujemo, da bodo pri serijskem avtomobilu znova služili predvsem predelovalci, priljubljeno imenovani tunerji, ki vam bodo ob primerni količini denarja ponudili vsaj delček individualnosti, ki je sedaj kronično primanjkuje. Se strinjate?

Prvi stik z notranjostjo je bila ljubezen ... na prvi dotik. Ko sem zdrsnil v izrazito školjkast sedež z všitim monogramom RC, sem vedel, da me bodo le stežka spravili iz njega. Bolje sem do sedaj sedel le v dirkalnih avtomobilih, mogoče bi izpostavil le še Chevroleta Corvette, v katerem si sedež z zračnimi blazinami naravnaš natančno po obliki svojega hrbta. In konec! Ponavadi v uredništvu avtomobile pogosto zamenjamo med seboj, da vsak voznik preizkusi vse avtomobile, vendar sem moral prav v tistem času postoriti toliko stvari, da me ni bilo skoraj nič v uredništvu. Kolegi so sicer sumili, da sem si ga kar prisvojil, a (iz užaljenosti?) niso rekli nič. Le gledali so me postrani ... Sedež je pravzaprav tako dober, da bi ga hotel imeti v vsakem primeru, tudi v šibkejšem Peugeotu. Če je v vas vsaj delček športnosti, povprašajte v trgovini, ali si ga lahko dokupite. Njegova edina slaba stran je, da voznik zaradi obilne bočne opore malce slabše doseže prestavno ročico, vendar se na to kmalu navadiš. Seznam prednosti sedeža je daljši od seznama slabih strani, verjemite!



Merilnik hitrosti sega do vrtočlavih 250 km/h, rdeče polje na merilniku vrtljajev se konča šele pri znamki 8.000, šivi in kromirani robovi merilnikov ... Občudujte detajle!

Kup vprašanj, le en odgovor

Dvolitrski atmosferski motor, poskočnih 177 KM, peresno lahka karoserijska lupina in dirkaški pedigree. Počasi sem umiral od nestrpnega pričakovanja, kdaj bom lahko končno pohodil plin do konca najposkočnejšega Peugeota 206 in doživel vsaj ščepec trenutkov ... Besedilo Aljoša Mrak Foto Aleš Pavletič

... Ki jih morajo po službeni dolžnosti (ah, reveži) doživljati vsakodnevno dirkači v Dvestošestici s pripisom WRC ali Kit Car. A namesto z odgovori sem izza volana prišel s še številnejšimi vprašanji!

Vprašanja so se začela takoj, ko sem ga prvič zagledal. Zakaj niso pri Peugeotu, eni najboljših avtomobilskih znamk v svetovnem prvenstvu v rallyju, vsaj malo predelali tako zelo povprečnih in kar sramežljivih blatnikov, da bi vsaj na prvi pogled namigovali na že kar nesramno široke dirkaške sorodnike? Zakaj so razlike med različico S16, ki s 136 KM komaj zadovoljuje dinamičnega voznika, in vsaj na papirju ekstatičnim RC s 177 KM le večja 17-palčna platišča (S16 ima dva palca manj), večji zadnji spojler (mal-

Školjkasti sedeži z všitim monogramom RC so najlepši (in najbolj dirkaški) del Peugeota 206 RC. Lastnikom bosta hrbtenica in -no, hm, zadnjica - neizmerno hvaležni.



Tehnični kotiček

Podvozje: McPhersovi vzmetni nogi sta podobno zasnovani kot pri različici S16, le da so pri prednji premi inženirji pri obeh vzmeteh zmanjšali raztezanje (s 55 mm/100 daN na 40 mm/100 daN) in dodali močnejše stabilizatorje. Zadnja prema s podaljšanimi vodili in močnejšimi stabilizatorji ima maso kar 67 kg, kar med spiskom nevzmetenih mas (še vedno) povzroča težave načrtovalcem.



Ko sem zbudil 177 KM, mi je začetno oklevanje in nemirnost delovanja motorja takoj narisalo nasmešek na usta. Veste, to bi me sicer pri vsakodnevni uporabi motilo, a takrat sem vzel tisto minuto, da se je štirivaljnik ogrel na delovno temperaturo. Da, to je nedvoumno sorodnik slavnih dirkaških Dvestošestic, ki jih na žalost pri nas ne boste videli, v tujini pa pogosto. Škoda. Petstopenjski menjalnik je prilagojen večjim zmogljivostim, saj naj bi žična povezava poskrbela za krajše gibe med prestavami. Mogoče to piše med prospekti, a hudiča, še vedno raje zahrusta med zobniki, kot da bi prestavna ročica hitro in natančno sledila bliskoviti desnici. Prva prestava je dirkaško »dolga«, da je katapultiranje iz »harda« kar najučinkovitejše, a ostajam pri mnenju, da bodo morali pri Peugeotu še veliko postoriti, da bo menjalnik razveseljeval voznika.

Pravi mali biserček je dvolitrski aluminijasti motor s spremenljivim krmiljenjem ventilov. S to tehnično rešitvijo, s katero poskrbijo za optimalno polnjenje zgorevalnega prostora (več navora pri nizkih vrtljajih in več moči pri višjih), in z drugimi predelavami (podjetje Mécachrome je dodelalo glavo motorja, bati so narejeni iz lahke litine in imajo v zgorevalnem delu dve vdolbini, da se bati ne bi srečali s sesalnimi ventili, zaradi boljše pretočnosti sta spremenjena tudi sesalni in izpušni kolektor, dodali so lažji vztrajnik, osem protiuteži na glavni gredi poskrbi za manjše tresljaje itd.) so zagotovili kar 177 KM, ki maso slabo tono in sto šestdeset kilogramov z lahkoto premika po zemeljski obli. Toda presenečenje sledi že v prvih kilometrih: volanskega obroča s spremenljivim servovolanom (v odvisnosti od motornih vrtljajev) ne trga iz rok, avtomobil kljub izklopljenemu sistemu ESP (ki je povezan z zavornim ABS, z elektronsko porazdelitvijo zavorne sile ESBS, sistemom proti zdrsanju pogonskih koles ASR in sistemom nadzora stabilnosti vozila CSD), veliki moči in majhni masi ne pleše po cestišču kot podivjana zver, podvozje kot za šalo požira vse napake cestarjev ali kljubuje vremenskim pastem, skratka ... Avtomobil je veliko bolj kulturn, kot bi po tehničnih podatkih sploh lahko pričakoval. V uredništvu smo ugotavljali, da so Peugeotovi tako imenovani »sodobni konji«, ki so hkrati varni in poskočni. A za največ varnosti lahko poskrbi le voznik z razčiščenimi pojmi v svojem »podstrešju«, saj bo najbolj užival v hitrih ovinkih z lepim asfaltom (za slabšo podlago je podvozje z nizkopresečnimi gumami na 17-palčnih kolesih le preveč trdo), če bo pretiraval, pa se bo kmalu znašel v jarku. Vrhunsko podvozje namreč res poskrbi za izvrstno lego na cesti, a ko prekoračimo mejo oprijema, se zaradi velike hitrosti in kratke medosne razdalje začne zelo hitro dogajati. Ponavadi nenadzorovano, razen če je lahko Brane Küzmič le vaš učenec!

Toda v svetu vprašanj sem našel tudi najpomembnejši odgovor: do sedaj nepremagljiva serijski Clio RS in poldirkaški RS Light sta dobila hudega tekmeca. Ali ni to odgovor, ki ste ga pričakovali in ki pove vse? ■



Peugeot 206 RC

avto
magazín

CENA: [Peugeot Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 4.460.000 SIT
TESTNO VOZILO: 4.510.000 SIT

Moč: 130 kW (177 KM)

Pospešek: 8,1 s

Največja hitrost: 220 km/h

Povpr. poraba: 11,7 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije. 12 let garancije za prerjavenje. 3 let garancije za lak

NAŠE MERITVE

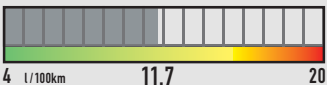
Vozne lastnosti

Pospeški
0-80 km/h: 5,7
0-100 km/h: 8,1
0-120 km/h: 11,4
0-140 km/h: 14,8
1000 m z mesta: 31,1
(185 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV.): 9,2

Največja hitrost
220 km/h
(V. prestava)

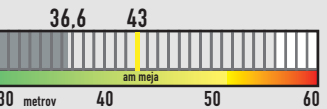
Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 10,7
največje povprečje 13,0
skupno testno povprečje 11,7



Trušč v notranjosti

Prestava
III. IV. V.
50 km/h 60 59 59
90 km/h 67 64 63
130 km/h 75 71 70
Prosti tek 37

Zavorna pot m
od 100 km/h: 36,6
(AM meja 43 m)



Napake med testom

- brez napak

Zmogljivosti:

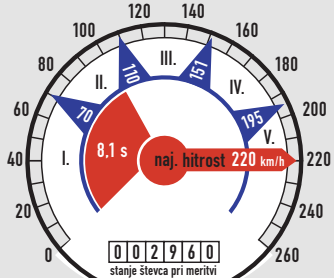
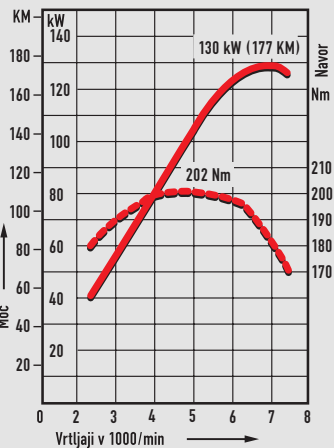


Diagram motorja:



Užitek v vožnji:



Počakajte, da se motor segreje na delovno temperaturo, potem pa ... plin do konca! Ne boste se ustavili, dokler bo vsaj kaplja bencina v posodi za gorivo.

ocena

Zunanost [15]	12	17-palčna platišča, nizkopresečne gume in malce večji spojor so lepi, vendar RC-ju še vedno nekaj manjka.
Notranjost [140]	80	Največ točk izgubi pri udobju, največ pa pridobi pri merilnikih, materialih in sedežih.
Motor, menjalnik [40]	31	V primerjavi s Cliom RS je hitrejši do 100 km/h, nato ga tekmeč prehiti za nekaj desetink. Vseeno je 177 KM zelo hitrih.
Vozne lastnosti [95]	83	Neposreden volan, izvrstna lega in trše podvozje vas bodo razveseljevali po ravnem cestišču, nekaj slabše pa se RC počuti na slabši cestni podlagi.
Zmogljivosti [35]	28	Največ zamer gre prožnosti, sicer pa smo po vožnji izstopili nasmejani.
Varnost [45]	34	Rekordno zaviranje, da se lahko celo najhujši tekmeč Clio RS skrrije.
Gospodarnost [50]	28	Poraba je večja kot pri Cliu RS, nekaj točk izgubi pri garanciji.

Skupaj

296

OCENA

avto
magazín

3

Peugeot 206 RC je po duši in zmogljivostih pravi bratranec dirkaških Dvestošestic. Nekaj več individualnosti in hitri mulci bi se kar topli zanj. Zgolj mimogrede: glede na dobro osnovo lahko tudi pri nas pričakujemo kakšen dirkalnik!

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Dodatne meritve: T = 20°C / p = 997 mbar / rel. vl. = 67 % / Gume: 205/40 ZR 17 W (Pirelli P7000)