



Išče se

Treba ga je dobro pogledati, da opaziš razliko. Le diskreten napis S16 ga loči od njegovih tako iskanih sorodnikov. Nekje mu pravijo GTI, drugje S16, povsod pa je jasno, da se pod to oznako skriva po značaju športnejša različica lepotca iz Peugeotove družine 206.

Po začetnem navalu in pomankanju avtomobilov, kot je velikokrat značilno za novo predstavljen avtomobil, se raz-

mere počasi umirjajo. Ne samo, da je avtomobilov dovolj, ampak se pojavljajo tudi nove in nove različice, ki zadovoljujejo čedal-

je zahtevnejše in bolj razvajene kupce. S16 pomeni trenutno vrh ponudbe med tako iskanimi vročimi žemljicami. Mislim seveda na žemljice iz pekarnice Peugeot. Zdaj ne bo zadovoljil le estotov, temveč tudi tiste, ki nekaj več dajo na zmogljivosti avtomobila. In ti ne bodo razočarani. Peugeot 206 S16 razen

Žarometi s sodobno optiko imajo gladko prozorno steklo.



rahlo opaznejših odbijačev, aluminijastih platišč in napisa S16 nima praktično nič tako posebnega, kar bi ga na zunaj ločevalo od drugih dvestošestic. Diskretno skriva svoje poreklo. Tudi notranjost ni kaj posebno pretresljivega. Plastika na nekaterih delih armaturne plošče je celo slabo obdelana (ostri robovi). Bolje se godi volanskemu obroču, ki je lepo ovit v mehko usnjeno oblogo. Prestavna ročica je športno aluminijasta, a tudi nesramno hladna - še posebej v mrzlih zimskih jutrih. V toplejših pa le rahlo potna voznikova roka kaj hitro zdrsne z njene gladko polirane površine. To je



Usnje na volanskem obroču, aluminij za prestavno ročico in stopalke, kombinacija alkantare in usnja ne sedežih in nekoliko slabo obdelana plastika na armaturni plošči.



Le po sramežljivem napisu S16 na prednjem blatniku zanesljivo vemo, da se pod motornim pokrovom skriva 135 KM in dvolitrski motor.

dobro vedeti. Ni katastrofa, je pa lahko moteče. Če si boste privoščili lahke usnjene rokavice, pa sploh ne bo težav. Le to glejte, da bodo barvno usklajene s prijetnim usnjem in alkantaro, v kar je oblečena notranjost avtomobila. Lahke usnjene rokavice z luknjicami za zračenje v tem avtomobilu niso nikakršno pretiravanje, saj so v skladu s filozofijo S16, poleg tega pa tudi praktično opravljajo svojo nalogo.

Pravzaprav moram reči, da 206 S16 lahko ponudi več, kot pa obljublja na prvi pogled. Notranjost je razen aluminijastih pedalov, aluminijaste prestavne ročice ter usnja in alkantare bolj ali manj konfekcija. V tvežni slabo obdelano plastiko na armaturni plošči in odrožna

stikala za električni pomik sp, ki so jih namestili med prednja sedeja. No, ne rečem, sedeži so dovolj trdi in portni. Tudi merilniki s prikazom količine in temperature olja so bolj redkost, sploh v ničem avtomobilskem razredu. Tudi volanski obroč, oblečen v usnje, je dovolj neposreden in med boljimi. Najprijetnejše presenečenje v tej mešanici konfekcije in portnosti pa so vozne zmogljivosti. Pravzaprav je to ena izmed lastnosti, ki jo pri takem avtomobilu tudi pričakujemo. V lasih pričakujemo preveč ... Na začetku smo bili sicer v rahlem dvomu, a zdaj jih ni več. Avtomobil je dobro vodljiv, ravno prav trd, ne dopušča pretiranih nagibanj, dobro sedi na cesti, lepo sledi volanu in za piko na i - ni podhranjen! Če dobro se spomnim, kako smo lani na predstavitvi zmajevali z glavami, če kako bo S16 portnik, le mu boste odvzeli moč, namesto da bi je ne nekaj dodali! Pa smo se zmotili. Dvolitrski motor v 206 S16 je popolnoma kos svoji nalogi. Zadovolji tako v pogledu zmogljivosti kot rahlo portnega zvoka. Pa tudi ni pretirano porten. Verjetno se tudi tukaj skriva tisto zmanjčanje moči in usklajevanje elektronike. Pomaga mu seveda usklajenost z menjalnikom in s podvozjem, tako da je vožnja z S16 lahko pravi užitek.

Prav je dirkaško poreklo dobro skrito, bolje rečeno dis-



Avtomobil je igrivo vodljiv, s te strani pa ga boste lahko na cesti največkrat videli.

kretno poudarjeno, pa s Peugeotom S16 ne more biti dolgčas. Avtomobil lahko navdučuje ne samo s svojim videzom, ampak tudi z zmogljivostmi. Dvolitrski bencinski motor je imel pred leti še več moči, saj se verjetno ne spomnite 306 S16 ali pa Xsare VTS. Tudi šeststopenjskega menjalnika si niso privoščili. Še dobro, ker je ta petstopenjski veliko bolj tihi, predvsem pa ima motor tako razporejena moč in navor, da dela z menjalnikom niti ni pretirano veliko. Popravili so mu karakteristike, tako da odlično ustreza velikosti in zmogljivostim avtomobila. Vse skupaj je res posreženo usklajeno.

V serijski opremljeni S16 je, kot prvo, le troje vrat. Stranska so zato daljša in dostop do notranjosti je zato malo težji. Toda to tako ali tako vemo, saj je to značilnost vseh podobnih avtomobilov. Tukaj je pomembnejša oblika. Zaradi oblike ima tudi to pomanjkljivost, da se v vzvratnem ogledalu vidi le zgornji rob strehe in dogajanje le tik za avtomobilom. Nameščeno je previsoko, ali pa je zadnji rob strehe spuščeno prenizko (oblika!). Kaj se dogaja malo dlje zadaj, ostaja uganka, ali pa je treba uporabljati zunanja ogledala.

A ne razburjajte se zaradi malenkosti. Navdušenje nad motorjem in voznimi lastnostmi bo prevladalo, pogled na lepota pa tudi ni zanemarljiva vrednost. Takrat, ko smo mi vračali testni avtomobil, je bilo nekaj šeststopenjskega celotnega zaloga. Skoraj dvomim, da so še tam. Po mojem bo treba kaj kmalu napisati kakšno tirnico v slogu: WANTED, DEAD OR ALIVE. Seveda s priloženo sliko 206 S16. Igor Pucihar



Lita 15-palčna platišča se s Peugeotom 206 S16 vozijo serijsko.



Športno! Aluminijaste stopalke z gumijastimi vložki proti drsenju.



Merilniki s številnimi podatki. Na desni je v enem združen merilnik količine motornega olja in temperature. Merilnik količine goriva bi bil lahko natančnejši.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtna in glib 85,0 × 88,0 mm - glibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 99 kW (135 KM) pri 6000/min - največji navor 190 Nm pri 4100/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - tekočinsko hlajenje 7,8 l - motorno olje 4,3 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,460; II. 1,870; III. 1,360; IV. 1,050; V. 0,860; vzratna 3,333 - diferencial 3,790 - gume 185/55 R 15 H (Michelin Pilot Alpin Radial XSE)

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vzmetni vzvojni drogovi, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3835 mm - širina 1652 mm - višina 1432 mm - medosna razdalja 2445 mm - kolotek spredaj 1443 mm - zadaj 1434 mm - rajdni krog 10,2 m - **notranje:** dolžina 1510 mm - širina 1390/1380 mm - višina 900-980/900 mm - vzdolžnica 880-1090/770-550 mm - prtljažnik (normno) 245-1130 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 1125 kg - dovoljena skupna masa 1560 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,4 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,2/7,9 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95/98)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	4,1 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	6,0 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	8,8 s	60 57,1 km/h
0 - 120 km/h:	12,4 s	80 77,3 km/h
0 - 140 km/h:	17,8 s	100 97,2 km/h
0 - 160 km/h:	25,7 s	120 118,1 km/h
1000 m z mesta:	30,5 s	140 144,0 km/h
	(169 km/h)	160 152,6 km/h

Največja hitrost:

206 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 32,4 s (163 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 34,5 s (162 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 115,0 m

od 100 km/h: 51,0 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,1 l/100 km

Najmanjše povprečje 10,7 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 3 °C
50 km/h	60 57 58	p = 1019 mbar
100 km/h	69 67 64	rel. vl. = 77 %
150 km/h	72 72	
200 km/h	75	
Prosti tek	40	

KONČNA OCENA

Mešanica konfekcije in športnih dodatkov se na koncu nagne v prid športnosti. Veliko k temu pripomorejo dovolj zmogljiv motor, usklajen menjalnik in po zaslugi podvozja tudi dobre vozne lastnosti. Diskretna zunanost ne izdaja vsega, kar lahko avtomobil ponudi. Če upoštevamo še to, da tak avtomobil dobimo za manj kot tri milijone tolarjev (tudi če si v opremljenosti klimatsko napravo in CD izmenjevalnik), je izbira zares ugodna.

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|--|
| + | vodljivost | + | hladna in drseča prestavna ročica |
| + | prepričljiv motor | + | nenatančen merilnik količine goriva |
| + | oblika, videz | + | oster rob plastike |
| + | cena | + | pokrov posode za gorivo se odpira samo s ključem |
| + | prilagodljiv prtljažnik | + | stikala za pomik šip so med sedežema |
| + | velik zaprt predal pred sovoznikom | | |

CENA: 2.737.000 SIT (Peugeot)