

Izraz mladosti



Česa si kot »mulc« zagotovo nisem želel za svoj prvi avto? Kombija, ali, če želite, karavana z dizelskim motorjem. Bolj družinske kombinacije na štirih kolesih si pač ni mogoče omisliti.

Karavan je že v osnovi namenjen družinskemu prevažanju večjih količin prtljage. Če je to majhen karavan, pa je vse skupaj še toliko bolj očitno. Človek torej povsem upravičeno pomisli, da se poleg lastnika v njem navadno prevažajo vsaj še trije potniki. Najpogosteje so to žena in dva majhna otroka. Pa to pravzaprav sploh ni največji problem. Večji je ta, da tako razmišljajo tudi oblikovalci in snovalci malih kombijev in tako izoblikujejo avtomobile, ki že s svojo obliko dokazujejo, da niso namenjeni pravzaprav ničemu drugemu kot le zadovoljevanju potreb družine po velikem prtljažniku. Hja, s takšnim razmišljanjem in odnosom do dela resnično ne moremo pričakovati množic, ki bi se jim trgalo srce po malem kombiju.

Privlačna zunanost

No, pa smo zadeli bistvo. Tudi mit o majhnih karavanih se je počasi začel podirati. In kaj je k temu pripomoglo? Nič več kot le všečna oblika. No ja, priznati sicer moramo, da so imeli Peugeotjevi oblikovalci tokrat dobro osnovo. Še vedno všečno »dvestošestico«, kateri so morali k živahnemu nosu dodati le še vsaj tako živahen zadek. Če pogledamo osnovno silhueto, ugotovimo, da revolucije na tem področju niso iskali. Peugeot 206 SW je zasnovan

oblikovane zadnje luči, ki se pod zadnjima stranskima stekloma zajedajo globoko v blatnik, so zagotovo ena od teh novosti. To bi lahko zapisali tudi za ogromno steklo na prtljažnih vratih, ki je močno zatemnjeno, kar dodatno poživlja zadek, in ki ga lahko odpiramo tudi ločeno od vrat. Mimogrede, za to »udobje« je navadno treba doplačati. Tudi pri mnogo večjih in dražjih kombijih! Oblikovalci so vtisnili še kljuki zadnjih vrat v okviru stekel, kar smo sicer že videli tudi pri Alfi 156 Sportwagon, ohranili športno izoblikovan pokrov posode za gorivo in že k osnovnemu paketu opreme pritaknili še vzdolžna strešna nosilca v črni barvi. Sliši se precej preprosto, kajne? Tako je tudi videti.

Že znana notranjost

Notranjost je, razumljivo, doživela precej manj sprememb. Voznikovo delovno okolje in prostor pred sopotnikom sta namreč ostala prav takšna, kot smo jih vajeni tudi v preostalih dvestošesticah. Kljub temu so nekatere novosti vidne. To velja predvsem za obvolansko ročico radijskega sprejemnika, ki ni le bolj ergonomična, ampak združuje tudi več funkcij. Novost prinaša tudi leva obvolanska ročica, na kateri se nahaja stikalo z napisom »Auto«. S pritiskom na stikalo sprožite sa-

Tudi mit o majhnih karavanih se je počasi začel podirati.

prav tako kot vsi ostali kombiji. Torej se streha nad glavami zadnjih potnikov, tako kot je običajno, nadaljuje v isti višini in se nato strmo spusti proti zadnjemu odbijaču. So pa zato vse skupaj obogatili z detajli, ki še kako poživijo ta mali kombi. Pa ne le to! Prav zaradi njih je mali Pežojček postal tako simpatičen, kot je. Neobičajno iz-

modejni priklop žarometov. Vendar, da ne bo pomote, ta funkcija z našim zakonom žal ni poenotena. Samodejni priklop žarometov namreč nadzira tipalo dnevne svetlobe, to pa pomeni, da je prižiganje in ugašanje luči odvisno od zunanje svetlobe. Torej boste morali, če se boste hoteli voziti po predpisih, luči še vedno prižigati in

FOTO: ALEŠ PAVLETIČ



- 1. S pritiskom na stikalo (Auto) je mogoče sprožiti samodejni priklop žarometov, ki mu ukazuje tipalo dnevne svetlobe.**
2. Linije so znane, toda novosti so vseeno opazne. Kazalci na merilnikih so zdaj osvetljeni v beli in nič več oranžni barvi.
3. Lega pri dvestošestici ni vprašljiva in to velja tudi za 206 SW. 4. Na zadnji klopi prostora za glave ne bo zmanjkalo, zmanjkalo pa ga bo za noge in komolce.

ugašati ročno. In da ne pozabimo - novost prinašajo tudi merilniki. No ja, pravzaprav le kazalci na njih, saj slednji ponoči niso več osvetljeni v oranžni, temveč beli barvi.

Sicer pa, kot smo že omenili, voznikovo okolje ostaja nespremenjeno. To pomeni, da tisti, ki presegajo višino 190 centimetrov, s položajem sedenja ne bodo najbolj zadovoljni. Motila jih bosta predvsem položaj in odda-

ljenost volanskega obroča, saj je le-ta nastavljiv zgolj po višini. Peresno lahke voznice bodo imele nekaj težav z nastavitvijo višine voznikovega sedeža, saj je vzmet izjemno trda in zahteva kar nekaj potisne sile pri spuščanju. Vsem tistim, ki ljubijo brezhribno mehaniko, pa se lahko zameri nekoliko nenatančen menjalnik in (pre)dolgi hodi prestavne ročice. Če to odmislimo, je lahko počutje v tem Pežojčku prav pri-

jetno. Še posebej, če njegovo notranjost obogatite z nekaterimi dodatki s spiska doplačil. Na primer z radijskim sprejemnikom, CD-predvajalnikom, samodejno klimatsko napravo, izmenjevalnikom zgoščenk, potovalnim računalnikom, tipalom za dež ...

Kaj pa zadaj?

Seveda je precej neupravičeno pričakovati, da boste v avtomobilu tega razreda našli na

zadnji klopi dovolj prostora za tri odrasle ljudi, čeprav je za njihovo varnost dobro poskrbljeno. Povprečno visokim sicer ne bo zmanjkalo prostora nad glavami, kar za kombilimuzino ni običajno, zmanjkalo pa ga bo za noge in komolce. In tako tudi za 206 SW velja, da se bodo zadaj dovolj udobno vozili predvsem otroci. No, in zdaj se lahko lotimo še notranjosti ti-stega, zaradi česar ta Pežojček

Iz oči v oči



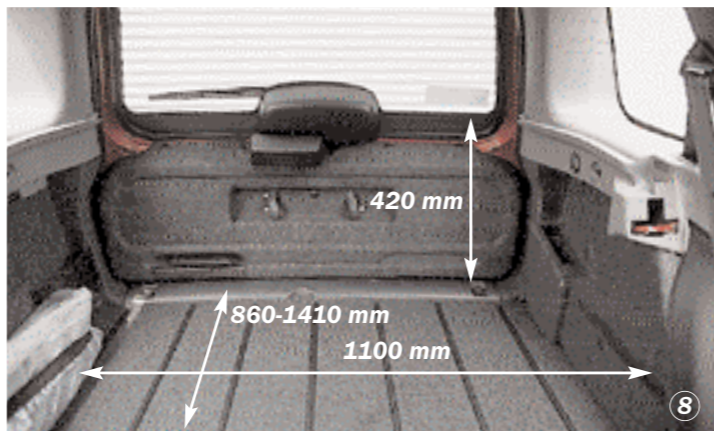
Hočete lep in moderen »karavan«, pa nimate gore denarja? Za dobra dva milijona sedemsto tolarjev se mi v kombinaciji z odličnim 2.0 HDi motorjem in bogato opremo Peugeotov »malček z ritko« ne zdi slaba naložba. Uspešno so združili vse pozitivne lastnosti običajne dvestošestice (vozne lastnosti, poskočnost, počutje za volanom ...) in prostornost zadka kombija, kolikor je v tem avtomobilskem razredu to sploh možno.

Peter Kavčič



Leta se mu poznajo; notranjost je rahlo iz mode (kot se Peugeotem zadnja leta v splošnem dogaja) in sedenje za volanom je daleč od takšnega, kot bi si ga želeli. Tudi zadek se mi zdi tak, kot da ne bi pripadal temu avtomobilu. Motor je dober, zadek pa dobro prilagodljiv ter prijazen uporabniku.

Vinko Kernc



5. Ločeno odpiranje stekla zadnjih vrat - nadvse pripravno, zlasti na ozkih parkiriščih. 6. Stranska silhueta je povsem vsakdanja, tega pa nikakor ne moremo zapisati za detajle (zadnje luči, kljube na zadnjih vratih ...). 7. Prtljažnik ni rekordno velik (313 l), vendar je pravokotnih oblik, zato se ga lahko tudi dodatno poveča. 8. Obdelava zadka skoraj v ničemer ne zaostaja za potniškim prostorom.

tako navdušuje. Prtljažnika! Prostora tam je v primerjavi s kombilimuzino brez dvoma bistveno več in sicer kar za slabih 70 litrov. Je pa res, da se z morda najbolj zanimivim tekmečem v svojem razredu, Škodo Fabio

Prtljažnik je v primerjavi s kombilimuzino večji, in sicer kar za slabih 70 litrov.

Combi, ne more povsem kosati, saj 313 litrov v primerjavi s 425 litri pomeni natančno 112 litrov

CENE	SIT
Dodatna oprema	
ABS	132.000
Stranski varnostni blazini	48.300
Samodejna klimatska naprava	211.800
Tipalo za dež	55.000
Kovinska barva	50.300
Radio s CD-jem	84.700
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z utripalko	25.600
Prednja meglenka	13.000
Prednji odbijač	42.900
Prednja maska	11.700
Vetrobransko steklo	36.600
Znak	3.300
Prednji blatnik	18.100
Zadnji odbijač	63.200
Zunanje ogledalo	53.400
Lahko platišče	42.500

prostora manj. Vendar naj vas to ne zavede popolnoma. Prtljažnik v 206 SW je skoraj pravokotnih mer, kar nedvomno prinaša prednosti, ob tem pa moramo poudariti, da ostane njegovo dno ravno tudi takrat,

ko zložite po tretjini deljivo zadnjo klop. In če pomislimo še na zadnje steklo, ki ga je mogoče odpirati ločeno od vrat, potem lahko zapišemo, da je lahko prav zadek v 206 SW še kako uporaben. Zmoti pravzaprav le dejstvo, da si (tudi s spiska doplačil) ni mogoče omisliti odprtine v naslonjalu zadnje klopi, ki navadno služi prevažanju

Primerjalna tabela konkurence		
Model	Peugeot 206 SW 2.0	Škoda Fabia Combi 1.9
	Hdi XS	TDI Comfort
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1997	1896 cm³
največja moč (kW/KM pri 1/min)	66/90 pri 4000	74/101 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	205 pri 1900	240 pri 1800
dolžina x širina x višina (mm)	4028 x 1652 x 1460	4220 x 1645 x 1450
največja hitrost (km/h)	179	187
pospešek 0-100 km/h (s)	13,5	11,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,9/4,4/5,3	4,0/4,9/6,4
cena osnovnega modela (SIT)	2.741.000	3.239.617

smuči, kar pomeni, da je v tem primeru vedno potrebno žrtvovati vsaj en potniški sedež.

Gremo na pot

Kateri motor v paleti je najprimernejši, ni težko ugotoviti, če seveda odločitev ni pogojena z vsoto na bančnem računu. Navadno je to prav tisti, ki je največji, najmočnejši in jasno tudi najdražji. Sodobni dizelski agregat z oznako 2.0 HDi sicer ne izpolnjuje vseh teh pogojev, saj ni najmočnejši, je pa zato največji in spada med najdražje. Voznika pa kljub temu ves čas prepričuje, da je morda najprimernejši, pa čeprav je 206 SW dovolj športnega videza, da bi se mu primerno podal tudi kateri od močnejših (1.6 16V ali 2.0

16V) bencinskih agregatov. Ampak: zadostno količino navora, ki zadovoljuje vse voznikove potrebe prav v tistem delovnem območju, kjer se ročična gred navadno vrti, zelo sprejemljivo porabo goriva in povsem spoštljivo končno hitrost zna marsikateri voznik zagotovo postaviti pred (za nekaj sekund) boljše pospeške. Treba pa je priznati, da se kljub zajetnejšemu zadku Peugeot 206 SW ne ustraši ovinkov. Prav tako kot njegov kombilimuzinski brat suvereno vstopi vanje in dolgo časa navdušuje s povsem nevtralnemu lego. Je pa res, da v trenutku, ko z njim prestopite mejo, zaradi kinematične zadnje preme zahteva nekoliko bolj premišljene popravke na volanskem obroču. Toda to lahko mlade, nekoliko bolj športno navdušene voznike, celo navduši.

In slednjim je pravzaprav tudi namenjen Peugeot 206 SW. Če smo nekoliko bolj natančni, je namenjen mladim parom, ki radi živijo aktivno. Oblika, ki so mu jo namenili oblikovalci, namreč še zdaleč ne izraža umirjenega družinskega življenja. Prej nasprotno!

Matevž Korošec

PEUGEOT 206 SW 2.0 HDi XS

66 kW (90 KM) • 12,5 s • 183 km/h • 7,4 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,4
0-80 km/h:	8,4
0-100 km/h:	12,5
0-120 km/h:	18,6
0-140 km/h:	27,2
1000 m z mesta:	34,4
	(151 km/h)

Prožnost

	s
50-90 km/h (IV.):	10,5
80-120 km/h (V.):	13,5

Največja hitrost

183 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	6,6
največje povprečje	7,6
skupno testno povprečje	7,4

Trušč v notranjosti

	dB		
Prestava III.	IV.	D	
50 km/h	60	60	60
90 km/h	67	64	64
130 km/h	70	69	
Prosti tek		43	

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	29,2
50	48,0
70	68,9
90	86,9
100	96,9
130	127,7
150	144,5

Zavorna pot

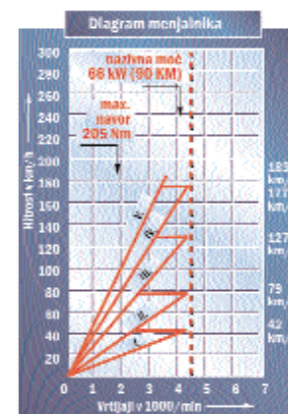
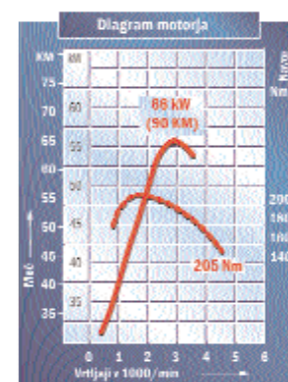
	m
od 130 km/h:	69,9
od 100 km/h:	41,0

Okolišne meritve

T = 25 °C
p = 1014 mbar
rel. vl. = 53 %
Stanje kilometrskega števca: 797 km
Gume: Continental PremiumContact

Napake med testom

- brez napak



CENE (Revoz) **SIT**
OSNOVNI MODEL: 8.960.000
TESTNO VOZILO: 9.688.600

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prrjavenje

Obvezno zavarovanje:
81.100 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
118.700 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 85,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 17,6 : 1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 33,0 kW/l (44,9 KM/l) - največji navor 205 Nm pri 1900/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline (Garett), nadtlak polnilnega zraka 1,0 bar - tekočinsko hlajenje 8,5 l - motorno olje 4,5 l - akumulator 12V, 55 Ah - alternator 157 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 1,839; III. 1,148; IV. 0,822; V. 0,660; vzvratna 3,685 - prestava v diferencialu 3,333 - platišča 6J x 15 - gume 195/55 R 15 H, kotalni obseg 1,80 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 49,0 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vzvojne vzmetne palice, teleskopski blažilnik - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene) bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama

Mere: zunanje: dolžina 4028 mm - širina 1652 mm - višina 1460 mm - medosna razdalja 2442 mm - kolotek spredaj 1425 mm - zadaj 1437 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,2 m **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1530 mm - širina (komolci) spredaj 1380 mm, zadaj 1360 mm - višina nad sedežem spredaj 870-970 mm, zadaj 970 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1070 mm, zadnja klop 770-560 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 313-1136 l - posoda za gorivo 50 l

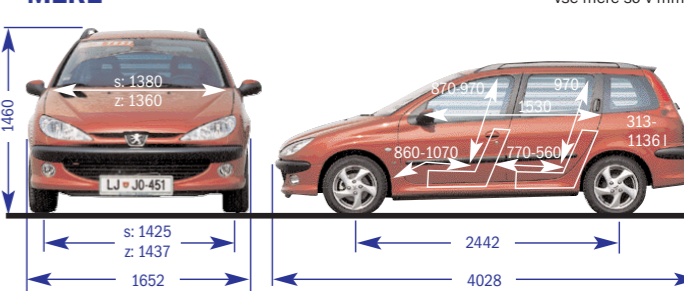
Mase: prazno vozilo 1116 kg - dovoljena skupna masa 1611 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavoro 500 kg - dovoljena obremenitev strehe, ni podatka

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 179 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,5 s - poraba goriva (ECE) 6,9/4,4/5,3 l/100 km (plinsko olje)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Seveda je povsem odveč pričakovati, da bi s to dvošestico dirkali in podirali različne rekorde. Je pa res, da zna, kljub svoji obliki (kombi) in dizlu v nosu prav živahno požirati kilometre tudi na ovinkastih cestah.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ živahno-mladostna oblika
- ➕ ločeno odpiranje zadnjega stekla prtljažnih vrat
- ➕ vzdolžni strešni nosilci, vključeni že v serijsko opremo
- ➕ pravokotna oblika prtljažnega prostora
- ➕ ravno dno prtljažnika tudi ob zloženih zadnji klopi
- ➕ lega na cesti
- ➖ položaj volanskega obroča
- ➖ nekoliko nenatančen menjalnik (pre)dolgi hodi prestavne ročice
- ➖ povprečna končna izdelava v notranjosti
- ➖ prostor za noge in komolce na zadnji klopi
- ➖ v naslonu zadnje klopi ni odprtine za prevoz daljših predmetov

Zunanost (15)	12	206 SW je všečen in zagotovo najbolj svež med karavani. Izdelava je povprečno solidna, zato pa pri večji hitrosti strešni nosilci precej glasno režejo zrak.
Notranjost (140)	104	Notranjost v celoti zadovolji potrebe dveh odraslih ljudi, oprema prav tako, nekaj več pozornosti bi lahko posvetili le končni izdelavi.
Motor, menjalnik (40)	30	Motor se odlično ujame s karakterjem tega Peugeotja, nekaj zamer pa si zasluži menjalnik, ki ponuja (pre)dolge hode in zgolj povprečno natančnost.
Vozne lastnosti (95)	74	Legla, vodljivost in komunikativna mehanika so pohvalni, za večjo zalogo užitkov pa bi morali bolj skrbno načrtovati voznikovo delovno okolje (namestitve volanskega obroča...)
Zmogljivosti (35)	26	Dvolitrski turbodizel navdušuje z navorom, končno hitrostjo in s povprečno solidnimi pospeški.
Varnost (45)	35	Ima veliko (tudi tipalo za dež in dnevno svetlobo - samodejni vklop žarometov), nima pa vsega. Za stranski varnostni blazini je potrebno, na primer, doplačati.
Gospodarnost (50)	34	Osnovna cena Peugeotta 206 SW 2.0 HDi je precej vabljiva, poraba goriva prav tako. To ne velja le za garancijo.
Skupaj	315	Peugeot 206 SW je brez dvoma najbolj svež in zanimiv avtomobilček v svojem razredu. Avtomobilček, ki v celoti razbija mit o malih kombijih, namenjenih predvsem družinam z nizkimi proračuni. Za njim se namreč obračajo tudi mladi, ki morda o kombijih do sedaj sploh niso razmišljali.

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