

# Adut je oblika

V avtomobilskem razredu, v katerega sodi Peugeot 206, je konkurenca huda. Tekmecev je veliko, pomembno pa je še kaj več kot le cena. Avto mora biti dober, če pa ima še kakšno res izjemno lastnost, toliko bolje. Največji adut Peugeota 206 je njegova oblika.



Tudi daljše vožnje so Peugeotu 206 v veselje.

**T**a se je Peugeotovim oblikovalcem resnično dobro posrečila. Pri večini avtomobilov se mnenja opazovalcev o obliki razhajajo - nekaterim so všeč, drugim ne. Ali pa vse skupaj pusti hladne. A pri Peugeotu 206 še nisem slišal drugačnega mnenja kot pohvale. A le za zunanjo obliko. Vse te prelivajoče se linije, polne dinamike, se na žalost ne nadaljujejo v notranjo-

sti. Bolje rečeno - v notranjosti se zaradi bleščeče se črne trde plastike kar nekako izgubijo. Uporabljeni materiali bi lahko bili precej boljši, Peugeotovi oblikovalci pa bi lahko več domišljije pokazali tudi pri armaturni plošči, ki je tako klasično peugeotovska, da v tem avtomobilu učinkuje ekstremno dolgočasno. Je pa pregledna in dobro založena z merilniki.

**Podvozje je več kot kos motorju.**

Nekaj graje si zasluži tudi položaj za volanom. Če ste visoki tam nekje do 185 centimetrov in imate številko čevlja do recimo 42, je vse v redu. Če te mere presegate, pa se pojavijo težave. Potrebovali bi izdatnejši vzdolžni pomik sedeža in raddarnejše odmerjene razdalje med

stopalkami.

Za manjše ljudi so razdalje med volanom, stopalkami in prestavno ročico ravno prave, sedeži sami pa dovolj udobni. In če avto ni ravno poln košarkarjev, je dovolj prostora tudi na zadnji klopi, pa tudi prtljajnik bo brez težav prenesel tako vsakodnevne nakupe kot prtljago manjše družine na daljši poti.



Prostora je dovolj, uporabljeni materiali bi lahko bili boljši.



Klasična Peugeotova oblika merilnikov.

Prostorov za odlaganje drobnarij je dovolj, moti pa namestitvev stikal za električni pomik prednjih stekel in nastavljanje zunanjih vzvratnih ogledal. Stikala so za prestavno ročico in jih je zelo težko najti, če ne pogledamo navzdol, še posebej če ste



**V ovinkih je mali levček hiter in dobro vodljiv.**

obleženi v daljši jopič ali plašč, ki jih pokrije. To pa seveda ni v prid varnosti med vožnjo. Poleg električno pomičnih stekel in električno nastavljenih vzratnih ogledal v serijsko opremo različice XT sodijo še servoojačan in po višini nastavljen volan, po višini nastavljen voznikovo sedež, daljinsko vodena osrednja ključavnica, meglenke, voznikova in sovoznikova varnostna blazina in še kaj bi se našlo. Na žalost v seznam serijske opreme ni vključen zavorni dodatek ABS, doplačati pa je treba tudi za klimatsko napravo.

Testni avto je bil sicer opremljen z ABS, a kljub temu izmerjena zavorna razdalja ne sodi ravno v vrh tovrstnih dosežkov. Ampak za to so krive bolj zimске gume in nizka zunanja temperatura kot pa zavore same. Nasploh je podvozje zelo

zmogljivo, česar smo pri Peugeotovih avtomobilih pravzaprav že navajeni. Lega na cesti je zanesljiva, kljub temu pa športno naravnanim voznikom dopušča tudi nekaj izzivljanja na ovinkah in prazni cesti. Čeprav je podvozje dokaj mehko in dobro blaži udarce izpod koles, se 206 v ovinkih ne nagiba pretirano, dopušča nekaj poigravanja z

zadkom in vozniku ves čas vliva zaupanje, saj se odziva predvidljivo in je zlahka obvladljiv.

Podvozje je tako več kot kot kos tistemu, kar se skriva pod motornim pokrovom. To je 1,6-litrski štirivaljnik, ki si sicer ne zasluži oznake tehnološki biser ali zadnji krik avtomobilske motorne tehnologije, je pa preizkušen in učinkovit motor. O tem, kako da-

leč segajo njegove korenine, priča podatek, da sta nad vsakim valjem le po dva ventila, da je v nižjih in srednjih vrtiljajih prijetno prožen in da mu v višjih prične pohajati sapa. To oznani tudi z nekaj glasnejšim zvokom, njegove zmogljivosti pa lahko označimo za povprečne. Kajti 90 konjskih moči v dobi, ko imajo sodobni šestnajstventilski 1,6-litrski motorji po 100, 110 in več konjskih moči, ni ravno astronomska številka, zato pa voznika razveseli dokaj majhna poraba goriva, ki je tudi posledica uporabne krivulje navora, ki dovoljuje lenarjenje pri prestavljanju.

Tudi menjalnik bi si zaslužil nekaj izboljšav. Gibi prestavne ročice so sicer natančni, a malce predolgi in predvsem preglasni. So pa prestavna razmerja dobro izračunana, tako da se avto ne zdi podhranjen niti pri mestnih pospeševanjih niti pri večjih hitrostih na avtocestah.

«e ste visoki t a m nekje do 185 centimetrov in imate tevilko ševlja do recimo 42, je vse v redu.»

Pri mehaniki torej ne najdemo prevelikih zamer, še posebej, ker je 206 na voljo tudi v kombinaciji z drugimi motorji, ravno tako ne pri počutju v avtomobilu. In če k temu dodamo še obliko, ki je nedvomno največji adut tega avtomobila, potem ni čudno, da se dvestošestice še vedno prodajajo kot sveže žemljica in da je treba nanje kar dolgo čakati. Avtomobili z res privlačno obliko so bili pač od nekdanj magnet za kupce.

Sicer pa se naš preizkus srebrnega 206 XT s tem zapisom še zdaleč ni končal. Pri nas bo namreč ostal kar dve leti, vse dokler z njim ne bomo prevozili sto tisoč kilometrov. Trenutno je, tudi po zaslugi svoje oblike, med člani redakcije kar zaželen. No ja, tudi mi smo le ljudje.

Dušan Lukič



**1,6-litrski motor se bolj kot z močjo odlikuje s prožnostjo.**



**Pod petimi vrati se skriva dovolj prostora tudi za daljša pota.**

**4VTO PEUGEOT 206 1.6 XT 65 kW (90 KM) • 11,7 s • 187 km/h • 8,3 l/100km • 2.532.450 SIT**

**NAŠE MERITVE**

**Vozne lastnosti**

<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0 - 60 km/h:	5,1
0 - 80 km/h:	7,8
0 - 100 km/h:	11,7
0 - 120 km/h:	17,5
0 - 140 km/h:	26,4
1000 m z mesta:	34,0 (151 km/h)
<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
1000 m od 40 km/h (IV.):	35,4 (151 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	39,0 (135 km/h)
<b>Največja hitrost</b>	<b>187 km/h (V. prestava)</b>

**Poraba goriva**

<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100km</b>
najmanjše povprečje	6,1
največje povprečje	10,8
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>8,3</b>

**Trušč v notranjosti**

<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	60 59 59
100 km/h	68 67 66
150 km/h	74 72
Prosti tek	38

**Natančnost merilnika hitrosti**

<b>kazalec na</b>	<b>resnično km/h</b>
60	58,8
80	78,2
100	98,6
120	117,8
140	137,3
160	157,4

**Zavorna pot**

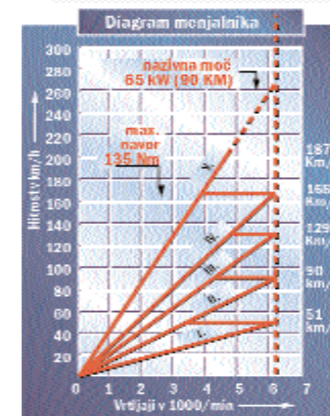
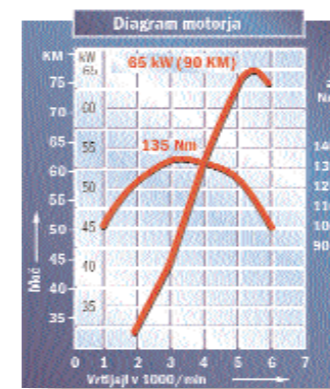
<b>Zavorna pot od 100 km/h:</b>	<b>m</b>
	51,2

**Okolišne meritve**

T= 6 °C
p= 1008 mbar
rel. vl.= 45 %

**GARANCIJA IN ZAVAROVANJE**

**Garancija:** eno leto brez omejitve kilometrov, 6 let proti prerjavenju  
**Obvezno zavarovanje:** 56.678 SIT  
**Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):** 101.800 SIT



**CENE**

**Testirani model 2.532.450 (Peugeot, Ljubljana)**

**Cene dodatne opreme**

Cena osnovnega modela	2.110.000
ABS	130.900
Kovinska barva	47.600
Radjski sprejemnik	41.650
Klimatska naprava	178.500
Dvižna streha električna	89.250
Daljinsko zakl. z el. pom. stekel	5.450
Aluminijasta platišča	65.450
Varnostna blazina - sovoznik	47.600

**Cene nekaterih nadomestnih delov**

Prednji žaromet	19.736
Prednji odbijač z meglenko	44.024
Prednja maska	4.353
Prednja šipa	27.684
Znak	3.727
Zadnji odbijač	37.628
Zunanje ogledalo	29.973

**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 78,5 x 82,0 mm - gibna prostornina 1587 ccm - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 65 kW (90 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s - specifična moč 40,9 kW/l (56,7 KM/l) - največji navor 135 Nm pri 3000/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična greda v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - glava iz lahke litine - elektronski večtočkovni vbrizg in vžig (Bosch MP 7.2) - tekočinsko hlajenje 6,2 l - motorno olje 3,2 l - akumulator 12V, 63 Ah - alternator 70 A - 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 - platišča 5,5 J x 14 - gume 175/65 R14 82T M+S (Goodyear Ultra Grip 5), kotalni obseg 1,76 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,8 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, zadaj posamične obese, vzvojni drogovi, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnjima točkama

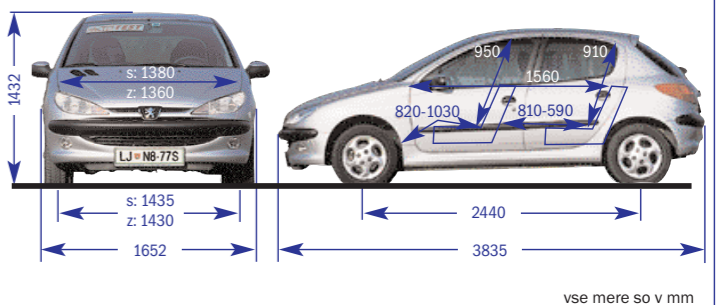
**Mere:** **zunanje:** dolžina 3835 mm - širina 1652 mm - višina 1432 mm - medosna razdalja 2440 mm - kolotek spredaj 1435 mm - zadaj 1430 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm

**notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (kolenca) spredaj 1380 mm, zadaj 1360 mm - višina nad sedežem spredaj 950 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 820-1030 mm, zadnja klop 810-590 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 370 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)

**MERE**



vse mere so v mm

**KONČNA OCENA**

**Peugeot 206 je v različici XT z 1,6-litrskim motorjem vsekakor dobra izbira, še posebej, če niste previsoki in če imate denar za še nekaj dodatne opreme. Odlikujeta ga dobra lega na cesti in notranja prostornost. Vtis pa pokvari trda notranja plastika.**

- |               |                                |
|---------------|--------------------------------|
| oblika        | uporabljeni materiali          |
| prožen motor  | ABS za doplačilo               |
| lega na cesti | volan ni nastavljen po globini |
| poraba goriva | položaj za volanom             |