



Zelo mesten!

Skoraj štirimetrski, pa mesten?
Razlog je pod prednjim pokrovom!

Najprej je treba razčistiti kombinacijo; Peugeot 207 so lahko trivratni in lahko imajo 1,4-litrski turbodizelski motor. Ampak vsaj za zdaj v Sloveniji takšna kombinacija ni mogoča. Na testu se je znašel zato, ker je zastopnik avtomobil naročil, še preden je dokončno določil paleto za slovenski trg.

A nič ne de; z malo tolerance in prilagodljivega mišljenja si lahko ustvarite popolno sliko. Ne glede na število vrat in motor je prva razveseljiva novica položaj za volanom - ta je namreč iz izrazito neugodnega v 206 postal izrazito ugoden v

207! Noč in dan. Zdaj lahko večina voznikov najde dober položaj za vožnjo in dolžinska razmerja med stopalkami, volanskim obročem in prestavno ročico se zdijo zelo dobra.

O videzu si kot vedno mnenje ustvari vsak sam, res pa je, da so Peugeotovi oblikovalci revolucijo izvedli že na prehodu iz 205 v 206, zdaj je bila na vrsti le evolucija. Na karoseriji je zdaj nekaj več 'ostrih' robov, motorni pokrov je 'izgubil' dve (za 206 značilni) zračni reži, zadek je izrazito položen (kar pomeni tudi precejšnje zoženje prtljavnika proti njegovemu vrhu) in najprej nenavadni





zunanji ogledali se izkažeta kot učinkoviti - ker tudi zato dajeta dobro informacijo o dogajanju za vozilom. Je pa gledano v celoti in brez osebnih predsodkov 207 zelo simpatična pojava.

Precejšnja sprememba v primerjavi z 206 je v notranjosti, kjer je 207 oblikovno manj tipično peugeotovski in bolj evropski, čeprav mu tega ne očitamo, prej nasprotno. To velja bolj za videz, pa tudi materiali so očem prijetni. Lep del notranje plastike je tudi na otip prijetne, nekaj pa je vseeno trde - in v tem primeru je plastičen tudi volanski obroč.

Odsvetujemo! Z levega konca armaturne plošče se občasno oglašča (sicer dokaj tih) čriček in med slabosti smo vpisali tudi (verjetno) nenačrtovano režo med plastično obrobo aluminijastega videza okrog osrednjega zaslona (podatki z avdiosistema, potovalnega računalnika, ura, zunanja temperatura) na armaturni plošči. Moti tudi gumb za osrednje zaklepanje-odklepanje, ki utegne porezati zgornji del zapetja, če nerodno sežete v predal pod njim.

»S tem motorjem takoj ugotovite, da je v Sloveniji le malo ravnih cest in da pogosto piha veter.«

So pa prav predali lepša stran novega Peugeota: ker jih je dovolj in ker so vsaj zvečine uporabni. Tisti pred sovoznikom ima ključavnico, notranjo osvetlitev in je celo klimatiziran, kar v tem (cenovnem) razredu (še) ni praksa. Pomislili so tudi na zadnja potnika, ki nekaj malenkosti lahko postavita v dolga vrata oziroma v predal, ki je postavljen povsem na njihov zadnji del. Smo pa, navdušeni nad predali in precejšnjo sončno streho, pogrešali vsaj nastavljivost intervala prednjih brisalnikov, žepa na hrbtiščih sedežev in več kot eno samo lučko za notranjo osvetlitev.



Test | Peugeot 207 1.4 HDi Trendy (3 vrata)



»Peugeotovi oblikovalci so revolucijo izvedli že na prehodu iz 205 v 206, zdaj je bila na vrsti le evolucija.«



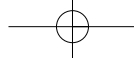
Skladno s povečanimi zunanji merami in z nabiralno akcijo varnostnih zvezdic (več pasivne varnosti vedno pomeni nekaj notranjosti 'ukradenih' centimetrov) je opazno večja in prostornejša notranjost Dvestosredmice, ki tako kot drugi mlajši tekmeči že pošteno sili razred višje, še zlasti če jo primerjamo s starejšimi avtomobili spodnjega srednjega razreda. Najopaznejše je to pri notranji širini in pri kolenskem prostoru za zadnje potnike, seveda pa tako deluje notranjost tudi po občutku in brez metra v roki. Lepo je, da vsaj pri Peugeotu niso pozabili še nedavno dokaj razširjene možnosti bočnega odpiranja zadnjih bočnih šip (trivratna različica!), in lepo je, da so merilniki 'čisti', dobro berljivi in lepi. Njihova bela podlaga namiguje na športnost in je načelno stvar

okusa, manj razveseljivo pa je (če merilnike gledate v širšem pomenu besede), da je potovalni računalnik tudi tu le enosmeren, se pravi, da ga upravljate prek le enega gumba. Dobra je tudi preprosta in dobra nastavljivost naklona prednjih sedežev, a se žal prav tja zatakne spodnji del varnostnega pasu, ko si ga skušate pripeti.

Ko (če) se lotevate nakupa Dvestosredmice, velja dobro razmisliti o tem motorju. Pa ne zaradi suhoparnega dejstva, da je to trenutno (in iskreno upamo, da tudi dokončno) najšibkejši motor zanjo - predvsem zato, ker je treba vleči tono dvesto kilogramov težko karoserijo. Motor je sodobne turbodizelske gradnje in razen hladen, ko značilno dizelsko 'nabija', ponuja zelo visoko raven zvočnega udobja; voznik se na bencinski

črpalki utegne na trenutek zмести, ko ustavlja pred ustrezno črpalko za gorivo. Tudi s porabo goriva lahko razveseli: potovalni računalnik obljublja pri 50 kilometrih na uro (se pravi pri splošni mestni omejitvi) v četrti prestavi le 2,5 litra na 100 kilometrov, v peti prestavi pa 5,4 litra pri 100 in 5,8 pri 130 kilometrih na uro. Če veste, da se boste vozili zmerno, bo izbira prava.

Tudi če menite, da ste živahnije sorte, bo nekako zadovoljil hitrejši mestni hitrostni tempo, a poraba ne bo več tako prijazna. In če se name ravate odpraviti na daljšo pot, ne boste posebej veseli. Motor ima namreč premalo navora (in moči), da bi bil poskočen, ne glede na vrtljaje, ki jih izberete pri takšnem preizkusu. Na zunajmestnih cestah bo zato skoraj nemogoče prehitovati,

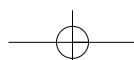


saj je prožnost absolutno preslaba, priganjanje na avtomobilski cesti pa bo le težka rodilo sadove v obliki največje dovoljene hitrosti. S tem motorjem namreč takoj ugotovite, da je v Sloveniji le malo ravnih cest in da pogosto piha veter, če pa za nameček še dežuje, zmogljivosti takole gnane Dvestosedmice nenadoma padejo na tisto, česar smo bili navajeni pri Yugih. Da pri tem brisalnika dobro obrišeta velik del šipe, pri hitrosti seveda ne bo nič pomagalo.

Na merilniku vrtljajev se rdeče polje prične pri 4.800 vrtljajih v minuti in do tretje prestave se motor res zavrti do te vrednosti (čeprav zeloooo počasi), a zmogljivosti skoraj nič ne padejo, če voznik pretika 1.000 vrtljajev prej. Načelno seveda ni nič narobe, če motor nima značilnega divjega turbo(dizelskega) značaja in je to marsikomu celo ljubo, a tako majhen navor pomeni tudi težko speljevanje v klanec in potrebo po pogostem pretikanju - in prav to je v splošnem (ne pa tudi v tem primeru!) dobra stran turbodizlov. Z dodatno (šesto) prestavo menjalnika in s



»Položaj za volanom je iz izrazito neugodnega v 206 postal izrazito ugoden v 207! Noč in dan.«



Test | Peugeot 207 1.4 HDi Trendy (3 vrata)



»Motor sam po sebi ima lepa teoretična izhodišča: je sodobne turbodizelske gradnje in ponuja zelo visoko raven zvočnega udobja.«

tem z večjim prekrivanjem bi sicer nekoliko omilili težave, a bistvenih izboljšav verjetno to ne bi prineslo. Praksa kaže, da se z nekaj potrpežljivosti motor v četrti zavrti do 4.500 vrtljajev v minuti, ko merilnik hitrosti kaže 150 kilometrov na uro, peta prestava pa je ravno dovolj kratka, da nabere še nekaj malega in pri slabih 3.800 vrt-

ljajih v minuti pokaže 160 kilometrov na uro. No, če se Saturn ravno pojavi v pravem kotu glede na Venero, se kazalec pomakne celo do številke 165. V vsakem primeru pa manj, kot obljublja tovarna!

(Le) manj hitrostno zahtevni vozniki in sopotniki bodo z njim torej zadovoljni, tako kot z menjalnikom. Ta slabost pokaže šele pri bolj

športnih zahtevah, česar smo vajeni že iz Dvestošestice: ker je povratna informacija o vklopu slaba in ker je vzmet v prestavni ročici premočna, zaradi česar je nekoliko nerodno pretikanje predvsem iz tretje v drugo prestavo.

Pravo nasprotje je podvozje, ki jasno nakazuje, da utegne takšen Peugeot dobiti še močnejši motor, kot sta to sedaj 1,6-litrski bencinski in turbodizelski, oba z 80 kilovati. Uglašnost blažilnikov in vzmeti je odlična in zagotavlja udobje na neravninah in majhno zibanje karoserije. Lepo komunikativen je tudi volan, nič dirkaškega sicer ni v njem, se pa zdi lepo neposreden in natančen in takšnemu lahko mirno rečemo, da ima športen značaj. Vsekakor pa se je - skupaj z dobrim vodenjem vseh štirih koles (in kljub poltogi zadnji premi) - prav prijetno peljati na lepi, zaviti podeželski cesti. Pri tem pa prav preseneča nemirnost karoserije ob močnem zaviranju (v sili, kar so pokazale naše meritve), saj ima v takšnem primeru voznik kar preveč dela z volanskim obročem.

Še vedno vprašujete, zakaj 'izrazito mesten'? Majhne zmogljivosti, ki izvirajo iz motorja, preveč prevladujejo nad prostorskimi in udobnostnimi obljubami karoserije, da bi ga mirne vesti priporočali za daljše poti. Pa še sedeža postaneta z urami preveč utrudljiva za hrbte. No, k sreči je že v tem trenutku ponudba Dvestosedmic dovolj bogata, da se temu zlahka izognete. Z ustrezno finančno injekcijo glede na tule zapisano ceno. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Paket Udobje 1	62.000
Paket Udobje 2	128.000
Kovinska barva	80.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	57.600
Prednji bočni smernik	1.400
Prednja meglenka	12.900
Prednji odbijač	66.200
Okrasna maska	20.700
Prednja šipa	63.300
Znak	7.900
Prednji blatnik	17.000
Zadnji odbijač	54.700
Zunanje ogledalo	27.900

Tabela konkurence

				
Model	Peugeot 207	Fiat Grande Punto	Renault Clio	Volkswagen Polo
	1.4 HDi Trendy	1.3 16V M-Jet Young	1.5 dCi Auth. Pack Clim	1.4 TDI Trendline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1398	1248	1461	1422
največja moč (kW/KM pri 1/min)	50/68 pri 4000	55/75 pri 4000	50/68 pri 4000	51/70 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	160 pri 2000	190 pri 1750-2000	160 pri 1700	155 pri 1600
dolžina × širina × višina (mm)	4030 × 1720 × 1472	4030 × 1687 × 1490	3986 × 1707 × 1493	3916 × 1650 × 1467
največja hitrost (km/h)	166	165	162	164
pospešek 0-100 km/h (s)	15,1	13,6	15,2	14,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,8/3,8/4,5	5,9/4,0/4,7	5,3/4,3/4,6	5,9/4,1/4,7
cena osnovnega modela (SIT)	3.123.000	2.529.000	2.785.000	2.728.000

Peugeot 207 1.4 HDi Trendy

CENA:	(Peugeot Slovenija)
Osnovni model:	3.123.000 SIT
Testno vozilo:	3.203.000 SIT
Moč:	50 kW / 68 KM
Pospešek:	18,1 s
Največja hitrost:	166 km/h
Povpr. poraba:	8,3

Garancija:	(2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 let garancije za lak.)
Predvideni redni servisi:	menjava olja na 30.000 km sistematični pregled na 15.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo in material:	93.600	kasko zavarovanje (2):	714.000
gorivo:	1.996.150	Skupaj:	5.421.550
gume (1):	154.800	Strošek za prevoženi km:	54,2 SIT/km
izguba vrednosti po 6 letih:	1.950.000		
obvezno zavarovanje (2):	513.000		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

(T=25 °C / p= 1029 mbar / rel. vl.: 37 % / Gume: Michelin Energy / Stanje km stevca: 1514 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	18,1
402 m z mesta:	20,4
	(107 km/h)
1000 m z mesta:	37,9
	(135 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.):	15,9
80-120 km/h (V.):	21,4

Največja hitrost

166 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

I/100 km	
najmanjše povprečje	6,3
največje povprečje	8,8
skupno testno povprečje	8,3

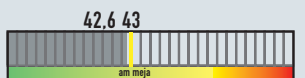


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	dB
50 km/h	58	57	56	
90 km/h	64	62	61	
130 km/h		70	68	
Prosti tek			36	

Zavorna pot

od 130 km/h:	71,4
od 100 km/h:	42,6
(AM meja 43 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

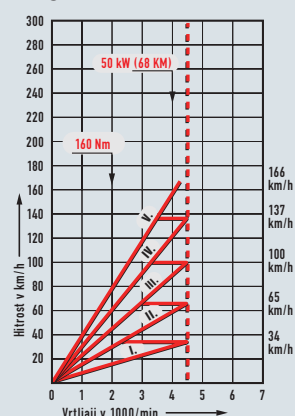
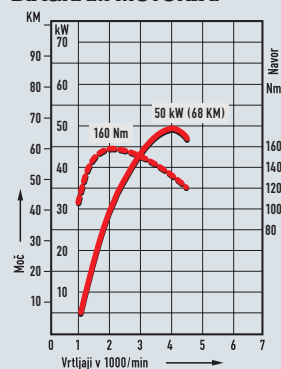


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOZNIJ:



Okej, lepo se sedi in prijetno ga je peljati zaradi dobrega volanskega mehanizma. Ampak to je vse. Menjalnik in motor zagotavljata morda spodobno vožnjo, užitka pa prav nobenega. Prej jezo, če je pred vami tovornjak ...

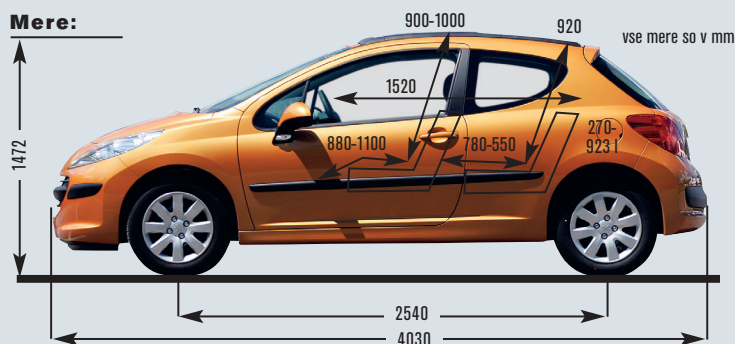
TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 73,7 × 82,0 mm - gibna prostornina 1398 cm³ - kompresija 17,9 : 1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,9 m/s - specifična moč 35,8 kW/l (48,6 KM/l) - največji navor 160 Nm pri 2000/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,416; II. 1,810; III. 1,172; IV. 0,854; V. 0,681; vzvratna 3,333 - diferencial 4,333 - platišča 5,5J × 15 - gume 185/65 R 15 T, kotalni obseg 1,87 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 38,2 km/h.

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodilni, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj bobnasti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1176 kg - dovoljena skupna masa 1620 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 980 kg, brez zavore 420 kg - dovoljena obremenitev strehe 65 kg.

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 166 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,1 s - poraba goriva (ECE) 5,8/3,8/4,5 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1720 mm - kolotek spredaj 1475 mm - zadaj 1466 mm - rajdni krog 10,8 m.

Notranje mere: širina spredaj 1420 mm, zadaj 1380 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klopa 4400 mm - premer volanskega obroča 390 mm - posoda za gorivo 50 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l).

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju AFU - servovolan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno ogrevani in nastavljeni vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljeni voznikov sedež.

Ocena

Zunanost (15)	12	Nekaj ostrejših karoserijskih potez je prijetna osvežitev. Trivratni in takšne barve je v celem čeden.
Notranost (140)	112	Zelo, ampak zares zelo popravljen položaj za volanom. Zelo visoka raven udobja in dobra klimatizacija. Nekaj površne izdelave.
Motor, menjalnik (40)	26	Motor in menjalnik sta precej pod pričakovanji - zadovoljila bosta le manj zahtevne. Še zlasti to velja za motor.
Vozne lastnosti (95)	68	Volan je prijetno komunikativen in podvoze je kljub poltogi zadnji premi zelo dobro. Zelo nemiren ob zaviranju.
Zmožljivosti (35)	12	Le morda v mestu bo motor kolikor toliko živahen. Prehitevanja zunaj mest so skoraj nemogoča.
Varnost (45)	35	Pasivni varnostni paket je odličen, morda manjkata sistema ASR in ESP. Zavorna pot je v okviru pričakovanih.
Gospodarnost (50)	37	Med normalno vožnjo motor porabi zelo malo goriva, napovedujemo pa zelo majhno izgubo vrednosti.

Skupaj **301**

Tekmeci so v splošnem zelo močni, tale 207 pa ima zelo šibek motor, kar je dovolj, da ne naredi posebej navdušujočega vtisa. Sicer pa je napredek pri položaju za volanom precejšen, volan zelo dober in zelo dobro je podvoze. Lepo izhodišče, da si za to karoserijo omislite močnejši motor.

OCENA **avto magazin** **1 2 3 4 5**

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ položaj za volanom
- ▲ zvočno udobje
- ▲ predali
- ▲ volan
- ▲ podvoze
- ▲ prostornost
- ▲ poraba
- ▼ motorne zmožljivosti
- ▼ menjalnik
- ▼ zatikanje varnostnega pasu
- ▼ pokrov posode goriva le na ključ
- ▼ nemirnost ob močnem zaviranju
- ▼ 'enosmeren' potovalni računalnik
- ▼ nekaj pomanjkljivosti pri opremljenosti