

Produkt sodobnega časa

Sodoben svet ne pozna več meja. Gledano geopolitično, sta jih Severna Amerika in razviti del Evrope že davno podrla. O nečem podobnem zadnje čase razmišljajo tudi medijsko razpiti voditelji v Južni Ameriki. Sicer na precej svoj, nekoliko nenavaden način, pa vendar. Čas je očitno zrel, volja prava, torej ...

besedilo: Matevž Korošec foto: Aleš Pavletič

► Pri Peugeotu dokazujejo, da je meja mogoče podirati tudi medcelinsko. Za tiste, ki morda ne veste – 4007 ni posebej samo zato, ker ima dve ničli v oznaki. Je tudi edini Peugeot, ki ga ne izdelujejo v Evropi, ampak na Japonskem. Ja, prav ste prebrali. Medtem ko se Japonci, da bi osvojili srea evropskih kupcev, nezadržno trudijo seliti razvojne oddelke in tovarne v Evropo, so pri Peugeotu, natančneje pri PSA-ju, zbrali dovolj poguma, da so se odpravili v nasprotno smer in korenine za svojega prvega SUV-a našli v deželi vzhajajočega sonca.

Pri Mitsubishiju, strokovnjaku za terenska vozila, ki ima s takšnimi in drugačnimi (beri: precej bolj terenskimi) vozili že dolgoletne izkušnje, kup osvojenih zmag na relijih in zaupanje številnih kupcev po svetu. V dobi, ko so zahteve po zniževanju stroškov vse strožje in je časa za razvoj vedno manj, je takšna odločitev nesporno dobra. Dejstvo je namreč, da pri Peugeotu omembe vrednih izkušenj s štirikolesno gnanimi vozili nimajo. V vsej zgodovini so jih 'razvili' le nekaj. Ti, ki so prišli na trg, pa so bili plod sodelovanja s francoskim Dangelom ali Puchom.

Tokrat ni prav nič drugače. Le znanje in izkušnje so našli drugje. In to je opaziti takoj, ko se 4007 pojavi pred vami. Oblikovno prvi Peugeotov SUV zagotovo ne bo v ponos hišnega oblikovalskega oddelka. Tega pa verjetno ne moremo reči za njegovo prednjo masko, ki je edina izrazito Peugeotova, kot se le da agresivna in brez dvoma oblikovsko najbolj dovršen del tega avtomobila. Vse drugo je moralo (tudi zaradi proizvodnih zmožnosti) ostati znotraj zahtev Mitsubishija. Kako zelo stroge so bile te, se še bolje odraža v notranjosti. Tiste, ki

so vajeni Peugeotovega oblikovalskega sloga, lahko to celo nekoliko zmede. Za armaturno ploščo sicer ne moremo napisati, da je nezanimiva, in še manj, da je neizkoriščena ali neuporabna, vseeno pa drobnih oblikovnih detajlov, ki smo jih vajeni v Peugeotih, tu ne boste našli. Plastika je trda, sklop klimatske naprave namesto stikal in zaslona iz tekočih kristalov sestavljajo trije vrtljivi gumbi, fiksno vpet naslon za roke med prednjima sedežema v prvi vrsti igra vlogo predala in šele nato naslona, gumb za sprehanje po enosmernem potovalnem računalniku je

namesto na obvolanski ročici na armaturni plošči (levo od merilnikov), volanski obroč je nastavljen le po višini in ne nazadnje vrata, ko jih zaprete, ne zadonijo s prijetnim 'dum', ampak se oglašijo z znanim, za ušesa bolj cenenim zvokom 'plenk'. A z vsem tem ne bi bilo prav nič narobe, če ne bi govorili o avtomobilu, vrednem skoraj 34 tisoč evrov.

Dragi gospodje pri Mitsubishiju, tokrat ste s svojo samozavestjo vseeno nekoliko pretiravali. Če bi bili podobno razumni, kot so bili pri PSA-ju, in bi področja, za katere je znano, da jih Francozi obvladujejo,

prepuščili njim, bi v tem trenutku verjetno govorili o skoraj popolnem SUV-u. Resnica je namreč, da Outlanderjeva osnova nikakor ni slaba. Spredaj se, čeprav je volanski obroč nastavljen le po višini, sedi dobro. Nič manj prostora in možnosti nastavitve sedežnega položaja nimajo potniki zadaj. Sedežna klop je vzdolžno pomična, nakloni naslonjal so prilagodljivi, mogoče jo je zlagati in tudi podreti, ko je to potrebno. Kako celovito so se posvetili notranjosti, morda v najlepši luči pričara prtljažnik. Njegova vrata se odpirajo dvodelno (zaradi lažjega nalaganja





“Medtem ko se Japonci nezadržno trudijo tovarne seliti v Evropo, so Francozi zbrali dovolj poguma, da so se odpravili v nasprotno smer in korenine za svojega prvega SUV-a našli pri njih.”



vleče v vseh prestavah. Na odprtih cestah je poseganje po prestavni ročici velikokrat povsem nepotrebno, saj je zaradi navora (360 Nm) mogoče veliko postoriti kar v šesti prestavi. Pri pospeševanju z mesta do 100 km/h se lahko pohvali z rezultatom pod desetimi sekundami (razmere pri meritvah 4007 so bile preveč ekstremne, je pa to dokazal C-Crosser), največja hitrost presega 200 km/h, in kar bo pri večini morda odigralo najpomembnejšo vlogo – povprečna poraba goriva



se spodnji del odpira navzdol), dno je ravno in presenetljivo nizko, vanj pa je uspelo inženirjem pospraviti tudi zložljivo klop za dva dodatna potnika. A bodimo realni, zložljiva klop je predvsem zasilna, zato na 4007, lepo prosimo, ne glejte enako kot na 807 s čisto pravimi sedmimi sedeži v potniški kabini.

4007 hoče biti v prvi vrsti mehki terenec, in to mu, kar se mehanike tiče, dobro uspeva. Na osnovi dolgoletnih Mitsubishijevih izkušenj in znanja se lahko pohvali s pogonom, ki pri vozilih tega razreda nedvomno velja za enega bolj primernih. Res je, da od voznika zaradi vrtljivega gumba, namenjenega izbiri programa, zahteva malce več 'dela', kot smo ga vajeni na primer pri RAV4, pri katerem prenos moči do koles poteka popolnoma samodejno, je pa zato, ko se vozite po običajnih cestah, varčnejši (2WD), enako prijazen na slabših oziroma spolzkih podlagah (4WD) in zaradi zapore sredinskega diferenciala celo nekoliko terenski, če se vam zahoče zapeljati

po terenu. Prava bisera v 4007 sta prav tako volan in ročni šeststopenjski menjalnik, oba pobrana z Mitsubishijevih polic. Da celoten paket navduši, pa poskrbi motor. Vendar ta ni Mitsubishijev, kot bi pomislili, temveč PSA-jev, zato si res ne znamo razložiti, zakaj Japonci niso mogli popustiti in Francozom prepustiti tudi oblikovanja.

2,2-litrski turbodizelski agregat zmore vse, kar lahko pričakujete v avtomobilu tega velikostnega, namembnostnega in cenovnega razreda. Na trenutke celo več, saj v programu 2WD pri pospeše-

vanjih v nižjih prestavah prednji kolesi (pre)hitro začneta zgubljeti trakcijo. Slabost, ki jo lahko pripišemo motorju, je le ena, in to je 'mrtvost', ki se jo kljub relativno veliki delovni prostorni občuti v najnižjem delovnem območju. Temu bi se pri Peugeotu lahko elegantno izognili s sodobnejšim dvojčkom, ki namesto enega polni dve turbopuhali, toda ob tem se takoj postavi vprašanje, kaj bi se dogajalo s trakcijo prednjih dveh koles.

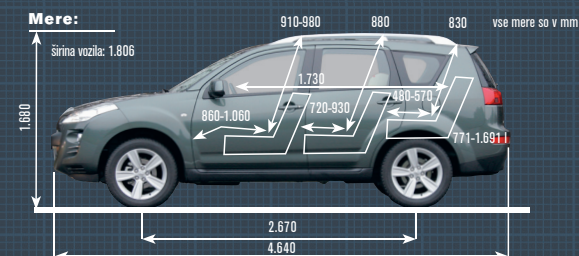
Ampak to so malenkosti, s katerimi se vam v 4007 ne bo treba ukvarjati. Motor spodobno

le redko preseže deset litrov plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Če na 4007 pogledamo s tega zornega kota, potem lahko rečemo, da ima globalizacija včasih tudi pozitivne učinke. Res je, da boste v 4007 našli manj oblikovalskih elementov in udobja kot v drugih Peugeotih, se pa v njem skriva precej več različne mehanike in terenskosti, kot bi od Peugeota kadarkoli pričakovali. ◀◀

Tehnični podatki | Peugeot 4007 2.2 HDi 16V FAP Premium

CENA: (Peugeot Slovenija d. o. o.)
Osnovni model: 33.900 EUR
Testno vozilo: 35.140 EUR

Moč: 115 kW (156 KM)
Pospešek: 10,2 s
Največja hitrost: 201 km/h
Povpr. poraba: 9,4 l/100 km



NAŠE MERITVE
 (l = 2 °C / pri 950 mbar / rel. vl. 73 % / Gume: 235/55/R18 Q [Bridgestone Blizzak DM25 M+S] / Stanje: Stevca: 1.455 km)

Vozne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h:	10,2
402 m z mesta:	17,1 (129km/h)
1.000 m z mesta:	31,6 (162 km/h)

Prožnost

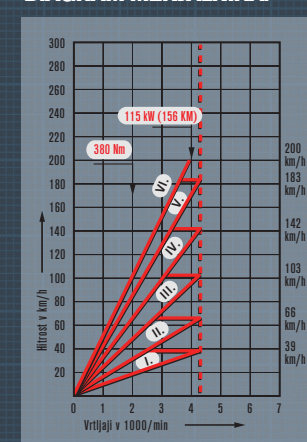
50-90 km/h (V./V.):	7,6/10,8
80-120 km/h (V./VI.):	10,6/14,0

Največja hitrost 201 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	8,7
največje povprečje	10,0
skupno testno povprečje	9,4

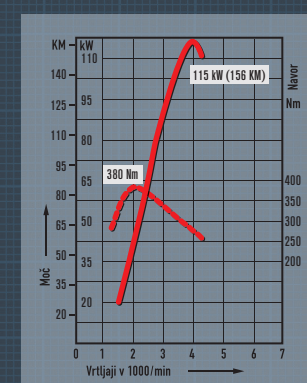
DIAGRAM MENJALNIKA:



TEHNIČNI PODATKI

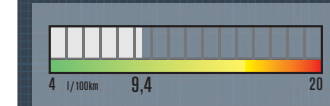
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 2.179 cm³ - največja moč 115 kW (156 KM) pri 4.000/min - največji navor 380 Nm pri 2.000/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi (priklopljiv štirikolesni pogon) - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/55/R18 Q [Bridgestone Blizzak DM25 M+S]. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijaki vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10,6 m - posoda za gorivo 60 l. **Masa:** prazno vozilo 1.747 kg - dovoljena skupna masa 2.410 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 9,6/6,0/7,3 l/100 km.

DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

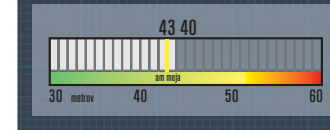
☺☺☺☺☺
 Nekaj zagotovo drži - tudi če vas je bilo kdaj strah mokrih, zasneženih ali poleđenih podlag, se vam lahko zgodi, da boste s tem Peugeotom začeli na njih uživati.



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	56	54	54
90 km/h	64	63	62	60
130 km/h		68	66	64
Prosti tek				42

Zavorna pot m od 100 km/h: 44,0 (AM meja 43 m)



Napake med testom brez napak

Posebna ocena za terence

Občutljivost karoserije in njenih delov (10)	6	Naj bo jasno, 4007 je SUV, in ne terenec. Sicer pa to sporoča že njegova oblika.
Prenos moči (10)	6	Dovršen pogon, podkrepjen z dolgoletnimi izkušnjami. To je pravzaprav bistvo tega sodelovanja.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	5	0 zmogljivostih tovarna ne govori prav veliko - še en dokaz, da gre za čistokrvnega SUV-a.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	7	'Polsamodejni' priklop 4WD in zapora sredinskega diferenciala je več, kot ponuja večina.
Cestna uporabnost (10)	10	Poglejte njegove zaobljene linije. O tem, da se bolje počuti v mestu kot med skalami, ni dvoma.
Terenski videz (5)	4	18-palčna platišča, agresivna prednja maska, nizko nameščeni prednji meglenki ... Ne, to ni avtomobil za na teren.
skupna ocena terenca	38	Ne dvomite preveč, čeprav gre za SUV-a, 4007 obut v prave gume prilze zelo daleč. Dlje kot si mislite oziroma upate, če upoštevamo ceno in občutljivost.

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

Ocena

Zunanost (15)	12	Manj dizajna za več kakovosti je rezultat, ki ga je zahtevalo sodelovanje z Mitsubishijem.
Notranjost (140)	115	Notranjost prav v nobenem pogledu ni Peugeotova, je pa prostorna (če odmislimo zasilno klop).
Motor, menjalnik (40)	38	Skoraj odlično. Zakaj skoraj? Ker obstaja enak motor tudi z dvema turbopuhalom.
Vozne lastnosti (95)	84	Čez pogon se ne moremo pritoževati. Zmoti zdrsanje pogonskih koles v programu 2WD.
Zmogljivosti (35)	32	Peugeot 4007 ni poceni, ampak ko govorimo o zmogljivostih, te upravljujejo njegovo ceno.
Varnost (45)	34	Ima vse, kar morajo imeti avtomobili v tem razredu, ne pa tudi vsega, kar bi lahko pričakovali (npr. ESP).
Gospodarnost (50)	37	SUV in gospodarnost - dve povsem nasprotujoči si stvari. Se najbolj gospodarna se zdi poraba.

Skupaj 352
 Imamo dobro in slabo novico. Slabo za vse, ki zagreto prisegate na Peugeot. Oblikovalskih 'prijemov', ki jih najdemo v notranjostih drugih modelov, v 4007 ne iščite, ker jih ne boste našli. Boste pa našli nekaj, česar preostali Peugeoti nimajo: dober volanski mehanizem, togo vzmetenje, natančen menjalnik in dovršen pogon, ki se odlično zlijejo s prav tako dobrim motorjem. Za tega pa so poskrbeli pri PSA-ju.

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

- ▲ oblika prednje maske
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ natančen menjalnik
- ▲ pogon in način priklopa
- ▲ vzmetenje
- ▲ volan
- ▲ prilagodljiva notranjost
- ▲ odpiranje zadnjih vrat
- ▼ trakcija (2WD)
- ▼ neizrazit zadek
- ▼ plastika v notranjosti
- ▼ utesnjena zasilna klop
- ▼ neosvetljena stikala
- ▼ enosmerni potovalni računalnik