



## Test: PEUGEOT 405 BREAK GRD TURBO

V Peugeotovem (pa tudi v Citroënem, saj sta hiši v poslovнем sorodstvu) slovarju pomeni »break« že značilno oznamko za »kombi«; torej za limuzinsko karoserijo z nad zadek podaljšano streho ter s povečanim prtljažnikom za razmeroma navpičnimi zadnjimi vrati.

Toda, ker je čas povezan z napredkom, breaki niso več kombiji v starem pomenu besede, ali drugače rečeno – kombiji niso več tisto, kar so bili.

Peugeot 405 break je lep dokaz za to. Nastal je seveda iz peugeota 405 limuzine (to so krstili v drugi polovici leta 1987, različico break pa nekaj mesecev za njo, že v letu 1988), ampak po sodobnem receptu: brez spremirjanja osnovnih limuzinsko-karoserijskih mer, le s podaljšanjem strehe nad zadek vozila. Vse po izbranem okusu, z veliko občutka za skladnost, površine in obline! Peugeot 405 break torej ni kombi tiste vrste, ki bi vabil s poltovornjaško robostjo, temveč je skorajda že velikoprostorska limuzina; torej je avtomobil, ki je skladno oblikovan, limuzinsko obdelan in

## KOMBINACIJA

tudi limuzinsko udoben. Break je le zaradi zadka in prostora v njem, a se tudi zadek sam po sebi hvali s svojstveno eleganco: na račun spretne in zaobljeno spojenih zastekljenih površin.

Podaljšana streha je zahtevala tretji bočni okni in strma, ne pa navpična zadnja vrata. Zavojilo teh vrat so »prerezali« zadnje luči, v celiem presajene z limuzine. Zdaj sta zunanjji tretjini luči (na vsaki strani) vsajeni v čvrsti del karoserije, notranja dela pa se dvigata skupaj s teleskopsko in dvojno podprtimi vrati. Dvignjena vrata segajo dovolj visoko, da je glava pod njimi na varnem, odpirajo pa se povsem do zadnjega odbijača, kar pomeni, da prtljaža, pravzaprav tovora, ni potrebno odvečno dvigovati.

Notranjost prtljažnika je ne le natančno obdelana in tapecirana, ampak tudi uporabno pravokotnih oblik, z izjemo nežnih vdrtin, ki jih zahtevata blatnika zadnjih koles. Pa je celo med njima za 1,13 metra povsem ravne nakladalne površine, ki se na širših mestih poveča do metrske številke 1,35. Ob pokončni in za potnike pripravljeni zadnji klopi znaša dolžina prtljažnika 1,06

metra, toda klop je (deljivo, na tretjini) zložljiva, kar pomeni podaljšanje na 1,65 metra. Drugače in normno rečeno ponuja pe-

ugeot 405 break prilagodljivo velik prtljažnik z najmanj 425 in največ 1640 litri praznine.

Da bi se od zunaj ne videlo, kaj je v zadku vozila, so breaku namenili dvodelno, na pol drsnu polico, ki jo je moč ali v celiem

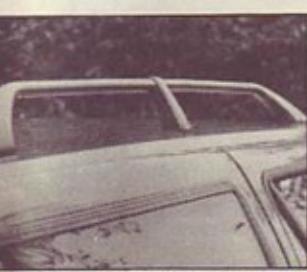


odstraniti, ali pa prilagodljivo »razpeti« nad prtljažni prostor. Slaba plat te police je prav njen drsnih del, skupaj z majavimi zatiči na obeh straneh okvira vrat. Njena prednost je pa v tem, da je s tapeto zaščitena proti zdrsavanju predmetov na njej, kar omogoča, hkrati z njeno vdrtostjo, uporabno odlagališče za nepremajhne drobnarje.

Je pa treba upoštevati: čeprav je prostora v Peugeotovem breaku veliko, znaša celotna dovoljena obremenitev okroglih petsto kilogramov. To je pa praktično enaka težnostna številka kot pri peugeotu 405 – limuzini.

Klub temu ponuja break še dodatno prtljažniško možnost: na njegova strešna robova so vsadili vzdolžna okvirja, ki omogočata pricvrstitev cele vrste posebej zanj prilagojenih dodatkov: od enostavnih smučarskih prtljažnikov, do krajsih ali daljših »kovčkov« in tako dalje.

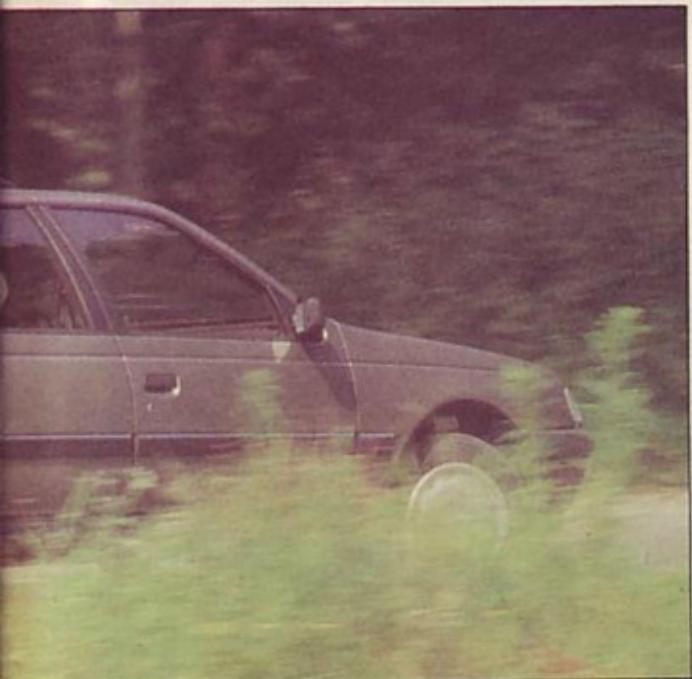
Izva volana »breakovstva« tegega avtomobila skorajda ni mo-



**Na strehi: nosilni okvir, dovoljena obtežba: 100 kg**



**Pred voznikom: spretna oblika, preveč plastike**



goče opaziti. Vidljivost za vozilo je celo boljša kot pri limuzini, saj je zasteklitev zadka izdatnejša, strešni oporniki pa so pri breaku tanjši. Hkrati je laže oceniti do kam vozilo s svojim zadkom seže, zaradi niže segajočih zadnjih šip in oglatejših potez zadka v celiem.

Dobri vidljivosti v prid so še par luči za vzvratno vožnjo, pa dve zunanjih ogledali in temeljni brisalniki: dva za prednjo in eden za zadnjo šipo.

No, če izvzamemo zadek, je tudi break limuzina. Limuzinski se ne le vsi preostali karoserijski deli, limuzinska je tudi njegova notranja oprema, s počutjem vred. Oprema je pri peugeotih na voljo v paketih, testni avtomobil pa je imel na zadku (pravzaprav na plastični obrobi, ki sega okoli vozila) napis GRD turbo. GR za srednje veliko zalogo opreme in D turbo za turbo-dizel v nosu.

A je dobro vedeti: da smo (tudi) ta peugeot dobili od zahod-

nonemškega predstavnika Peugeota (ker je ta pač bliže kot centrala v Parizu), kar pomeni – glede bogastva opreme – lahko tudi dolochenja odstopanja od francoskega originala. Saj se je testni avtomobil tudi z zatemnjenimi stekli, z nastavljivo višino žarometnih snopov, s po višini nastavljivim volanskim obročem, pa z radijskim sprejemnikom in drugimi prijetnostmi.

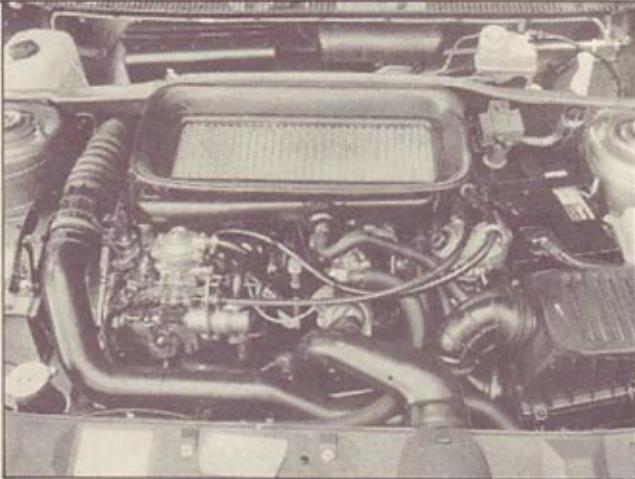
Med slabosti peugeota 405 – tega modela nasprotnih, ne le breaka – štejem pretirano plastificirano notranjost, nenatančno nastavljanje zračenja in gretja, rezervno kolo pod zadkom vozila, premalo čvrsta zglavnika na (prednjih, ker ju zadaj sploh ni bilo) sedežih in precej pomajkljivo obdelavo karoserijske zunanjosti (na primer spojev strešnih obrob in podobno). »Greh« na račun velike zasteklenosti je seveda vročina v avtu, če imate smolo, da pod soncem ni oblakov, ampak takšna zasteklenost je – skupaj z mnogimi drugimi karoserijskimi elementi – pač ena od ugodnosti, dobrí aerodinamiki v prid. Pri tem je break sicer slabši od limuzine (Cw za break znaša 0,33, za limuzino pa 0,30) dovolj aerodinamičen je pa še vedno.

In tako kot pri limuzinskem peugeotu 405, se je tudi v breaku potreben navaditi malce preveč k trebuhi štrlečega volanskega obroča, troblje v ročici za levo roko, (pre)mehkih in prekratkih sedežev ter njune rahlo neugodne višine. Toda tudi break je z notranjostjo odločno radnarnejši kot bi sodili le po ob-

čutku, glede na zunanje mere njegove klinate karoserije, hkrati pa sodi med tiste avtomobile, s »svojo« limuzino vred, ki se vozniku in potnikom hitro prikupijo. Pa ne le zaradi prostornosti in prijetnih štirih bočnih vrat, temveč zaradi rahlo prikritega šarma, ki je peugeotom že dolga leta v krvi.

Turbo-dizel v nosu breaka GRD turbo je pa šarmu še dodatno v prid. Ta motor poznamo tudi iz citroena BX, njegove glavne lastnosti so pa tele: lahka glava z odmično gredjo, vrtenične komore, razdelilna visokotlačna črpalka in turbinski polnilnik s hladilnikom polnilnega zraka. Eno z drugim omogoča ob gibni prostornini pičlega 1,8 litra največjo moč 66 kW oziroma 90 KM pri 4300 vrtljajih v minuti in ugoden največji navor 180 Nm pri 2100 vrtljajih v minuti. Motor izredno rad vžiga (tudi hladen), po zelo kratkih predgrevalnih časih), takoči uglejeno steče in je nadležno slišen le proti okolici vozila, ker je zvočna izolacija motornega prostora proti vozišču in navzven nasprotni dosti slabša kot proti potniškemu prostoru. Vpadljivo kultiviran pa ni le tek tega motorja, prijetne so tudi njegove zmogljivosti. Družno s petstopenjskim menjalnikom, ki pomaga vzdrževati ravnotežje med še dobrimi pospeški, uporabno prožnostjo in ugodno porabo goriva, se ta motor lahko kosa tudi z bencinskimi tekmcemi podobne velikosti.

Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva (s 70 litri je ta naklonjena dolgotrajnim vožnjam brez črpalniških postankov) smo pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro



V nosu: zmogljiv in kultiviran turbo-dizel

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni — štiritaktni — vrstni — dizel — nameščen spredaj prečno — vrtina in gib: 80,0×88,0 mm — gibna prostornina 1769 kubikov — kompresorja 22,0:1 — največja moč 66 kW (90 KM) pri 4300/min — največji navor 180 Nm pri 2100/min — ročična gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (zobati jermen) — glava iz lahke kovine — visokotlačna črpalka za gorivo — turbinski polnilnik na izpušne pline največji polnilni tlak 0,8 bara), s hladilnikom polnilnega zraka — vodno hlajenje — akumulator 12 V, 42 Ah — alternator 770 W.

**Prenos moći:** motor spredaj poganja prednji kolesi — en-kolutna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: I. 3,251; II. 1,185; III. 1,148; IV. 0,829; V. 0,658; vzvratna 3,333; diferencial 4,063 — platišča 5 1/2 J×14 — gume 185/65 HR 14 (Michelin).

**Voz in obese:** kombi za 5 oseb — 5 vrat — samonosna

karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih obesah — spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator — zadaj prečna vzvojna vzmota, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator — dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) — volan z zobato letvijo, servo, 3 vrtljaji od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,398 m — širina 1,714 m — višina 1,445 m — medosna razdalja 2,669 m — kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,443 m — rajdni krog 11,0 — teža praznega vozila 1120 kg — dovoljena skupna teža 1620 kg — dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavor 560 kg — prtljažnik 425/1640 litrov — podoba za gorivo 70 litrov.

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost: 177 km na uro — pospešek 0-100 km na uro: 12,8 s — poraba goriva (ECE): 4,9/6,5/7,5 litra plinskega olja na 100 km

v 5,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 13,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 20,4 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 31,9 sekunde. Največja hitrost je znašala 176 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med celotnim testom pa 7,5 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Torej je skoraj odveč zapisati: da omogoča turbo-dizel v nosu peugeota 405 živahne pospeške in visoka hitrostna povprečja, pa tudi ugodno prožnost, ki gre dobro včrti z njegovimi brekovskimi »tovornimi« sposobnostmi.

Štiri posamične obese sicer ne jamčijo dirkaštva, so pa povsem po okusu tega Peugeotovega breaka. Zadnje vzvojne vzmeti zmorejo tudi vse dovoljene težnostne obremenitve, posedanje zadka pa zahteva edino sprotno nastavljanje višine žarometov. Drugače je 405 break tudi polno obremenjen še dovolj natančno vodljiv in nezahteven. Hoče pa, da voznik ve: vzmetenje je v celiem limuzinsko, torej mehko in naklonjeno udobju. Za hitre ovinke zahteva dodajanje volana, če so prehitri, pa zagrozi z nenadnim spodnjašanjem zadka. Zavore so vozilu kos, preostala mehanika prav tako.

Kdor hoče turbo-dizelski break voziti dosledno po njegovih zmognostih, ima v pomoč merilnik vrtljajev pred očmi. In, kdor tega noče, lahko vozi po lastni presoji: peugeot so že dolgo in priznano nezahtevni ter trpežni avtomobili.

• • •



V zadku: dvodelna polica nad osnovnimi 425 litri praznine



Povečava: delno ali povsem zložljiva zadnja klop v celem 1640 litrov prtljažnega prostora

Najugodnejša lastnost peugeota 405 breaka GRD turba pa je nedvomno posrečena kombinacija, ki jo ponuja. Ta avtomobil je odličen kompromis med limuzino in kombilim, všeči dober turbo-dizel v nosu. Ali boste z njim prevajačali sebe — po opravkih, družino — na izlete, ali pa tovor — ker se s tem preživljate, morate presoditi sami. Ta peugeot bo nalogam zanesljivo kos.

MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ