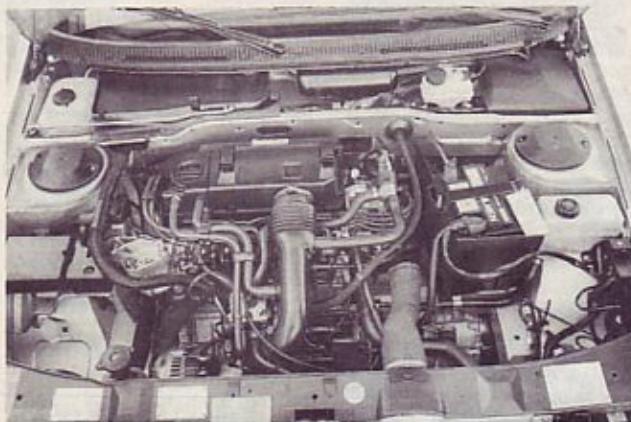




Vsek človek s svojo zunanjostjo po malem nakazuje tudi svojo izobrazbo ali značaj. Nič drugače ni seveda z avtomobili. Velika večina jih namreč že na zunaj kaže, čemu so namenjeni: ta športu, drugi prestižu, tretji spet družini in udobnim potovanjem. In ko sem prvič zagledal testni peugeot, vsega bleščečega v "srebrni livreji", si nisem mogel kaj, da ga ne bi takoj uvrstil med "gospodo".



**Motor: nov, kultiviran in dovolj zmogljiv**

Peugeot 405 namreč kljub skoraj šestim letom vztrajanja na svetovnih trgih ne kaže utrujenosti. Še vedno kot štirivratna limuzina, všečne in zadaj malce škatlaste oblike, je lanskega junija doživel oblikovno in motorno pomladitev. Na zunaj so ga le malenkostno spremenili. Pridobil je le drugačen zadek, saj so

mu namenili nov pokrov prtljažnika, kateremu so med zadnjimi lučmi odstranili široko plastično letev s klučavnico in je sedaj v celiem iste barve kot cel avto. Klučavnica za odpiranje je po novem nameščena pod robom pokrova, v pločevino nad odbijačem in izrez prtljažnika sega sedaj skoraj vse do odbijača. Slednje je dobrodošlo predvsem pri natovarjanju, saj prtljage ni več

treba dvigati čez rob. Poznavalci pa bodo med novosti uvrstili tudi nove kolesne pokrove.

Več oblikovalske svežine je zaznati v potniškem prostoru. Kdor je vozil stari in novi peugeot, ta ve: armaturna plošča je v celiem na novo oblikovana, senčnik nad merilniki ni več tako ostro ločen.

**Več oblikovalske svežine je zaznati v potniškem prostoru.**

od celotnega kokpita, vsa stikala so za oko privlačnejša in bolje nameščena, radijski sprejemnik in pepelnik sta zakrita s pokrovi, po vzoru citroëna XM, nov pa je tudi volanski obroč z dvema prečkama. Sedeži so na novo oblikovani, voznikov je ob tem izdatno ročno nastavljiv, ponujajo pa dovolj udobja tudi na daljših potovanjih, pač v skladu z limuzinskih zahtevami.



*Test:*  
**PEUGEOT 405 GR LUX 1,8**

# UGLAJENOST

**Kokpit: po novem  
očesu privlačnejši**



Počutje za volanom je zadovoljivo. Sedežni pomik in po višini nastavljiv volanski obroč omogočata pravšnjo izbiro voznikevega položaja, ne glede na njegovo velikost, vsa stikala so pri roki, malce več prostora pa bi lahko bilo pri voznikovih kolenih, saj med vožnjo koleno počiva tesno ob sredinski konzoli, kar pri daljši vožnji postane moteče. Ustreza prestavna

ročica, z mehkimi in natancnimi gibi, stikali za odpiranje prednjih bočnih stekel sta po novem nameščeni više, v ročajih vrat, s tem pa je bolje poskrbljeno za varnost, saj vozniku med vožnjo ni več treba s pogledom iskati stikal na spodnjem delu vrat, kot je bilo to potrebno prej. Žal je stikalo troblje spet v obolanski ročici in na to francosko "pikantnost" se nikakor ne

morem navaditi. Med testom sem namreč kar nekajkrat brezupno pritiskal na Peugeotov logo v sredini volanskega obroča v upanju, da bom hip zatem slišal tudi trobljo. Francozi pač trmasto ostajajo pri svojem in hočešč se jim mora človek, če kupi njihov avtomobil, prilagoditi.

Testni peugeot pa je tudi z opremljenostjo dokazoval, da želi biti nekaj več. Poleg kakovostnega radiokasetofona je bil namreč opremljen tudi z volanskim servojočevalnikom, dvižno streho z električnim upravljanjem ter osrednjo ključavnico z daljinskim vodenjem. Skrata oprema, ki se je ne bi sramoval niti kakšen veliko dražji in uglednejši tekmeč. Ob tem je seveda moč znotraj kabine nastaviti tudi višino snopa žarometov.

O motorju vse dobro. Gre za nov 1,8-litrski vrstni štirivaljnik z eno odmično gredjo v glavi, s po dvema ventiloma na valj, z dodano

elektroniko za vžig in večtočkovno vbrizgavanje goriva, pritaknili pa so mu tudi uravnavani izpušni katalizator. Motor zmore največji navor ugodnih 153 Nm pri 3000 vrtljajih v minutu in največjo moči 101 KM pri 6000 vrtljajih v minutu. Številke pa vedno delujejo nekoliko hladno. V resnici to pomeni, da motor tekoče vžiga v vseh

**Počutje za volanom je zadovoljivo.**



LJ CLAAS 3

Prtlijaznik: licnost, lažji dostop in limuzinske mere

pogojih, je prožnejši v nižjem območju motornih vrtljajev kot kasneje, obenem pa se odlikuje z izredno tiham delovanjem, zanesljivostjo in relativno ugodno porabo. Če kdo hoče od njega iskrost in dirkaške zmogljivosti, naj si raje izbere kakšen "motorno" krepkejši peugeot, kajti ta motor ponuja sicer dovolj moči za ugodno hitra potovalna povprečja, slabše pa se odreže pri prehitevanjih in

ob polni obremenitvi avtomobila. Največ pokaže v območju med 3000 in 4800 vrtljajih v minutih, čeprav se lahko zavrti vse do 6400 vrtljajev v minutih, ko ga zavaruje elektronski omejevalnik. Vseeno menim, da je ta motor optimalna možnost v Peugeotu 405, ne samo zaradi (našim) davčnim stopnjam primerne gibne prostornine, temveč predvsem zaradi kultiviranega in zanesljivega delovanja. V celiem povsem zadosti potrebam limuzine te velikosti in razreda, saj močnejši motorji poleg večjih stroškov ne pomenijo vedno tudi bistveno večjih zmogljivosti.

In lega na cesti? Tu je Peugeot ponovno osvojil moje

### O motorju vse dobro.

simpatije. Njegova lega je namreč tako dolgo neutralna, da postane vožnja kaj kmalu celo dolgočasna in če kdo pričakuje v tem avtomobilu običalo dela z volanom in pedali, se krepko moti. Predvsem dokler vozi po suhem cestišču in dokler ve, kaj zahteva tovrsten avtomobil s šibkejšim motorjem. Motor se namreč v zgornjem območju motornih vrtljajev ne



odziva več tako hitro, kot mora voznik želi, dolžina avtomobila in zasnova "vse sprejed" pa seveda ne moreta obiti osnovnih fizikalnih zakonov, ki v tem primeru pravijo, da avtomobil boj ležijo dolgi ovinki in hitre avtomobilske ceste, kot pa kratki, hitro voženi ostri ovinki, ko začne avtomobil najprej z nosom siliti iz ovinka, ob popuščanju plina in dodajanju volana pa začne blago drseti še zadek. Če je voznik pravilno ocenil ovinek, se avtomobil hitro poravnava v smeri že trenutek zatem, če pa ga ni, je logičen zaključek lahko le razbiti avtomobil (in še kdo v njem). Sicer pa, podvozje tega Peugeota ni namenjeno bitki s časom, temveč udobni in francosko "mehki" vožnji, ko se potniki vgreznejo v sedeže, prijetna glasba pa jih lahko ob tem kaj hitro zaziblje v spanec. Navkljub temu je podvozje še dovolj trdo, da na neravninah ne prihaja do pretiranega pozibavanja ali vzdoljnega zvijanja karoserije. Svoje so k dobril legi doprinesle tudi Pirelliye



Tako kot vsi večji Peugeoti je tudi izrazito družinski, zato je sen maršikaterega moža in očeta. S svojo klasično eleganco je sicer nezanimiv za tiste, ki so radi posebneži, je pa vreden, da se ozreš za njim. Če bi bil Peugeot 405 GR lux 1.8 živo bitje, bi bil po horoskopu verjetno kozorog.

Saia



Zadek: sveži oblikovalski prizemi

zaporednem zaviranju, ko se zavore pregrejejo in na spolzkom cestišču, ko se zavorna pot krepko podaljša zaradi blokiranih koles. Slednje je moč ublažiti z dokupom zavornega dodatka ABS.

• • •

Po dobrih treh kilometrskih tisočakih sem avtomobil s težkim srcem vrnil pravemu lastniku. Prvi vtis o njem se je samo še okreplil, skupaj s prepričanjem, da je Peugeot 405 z leti samo pridobival. In to ne samo glede videza.

Text: BORIS SAMBOLEC  
Foto: IGOR MODIC

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrlina in gib 83,0 x 81,4 mm - gibna prostornina 1762 kubikov - kompresija 9,3 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,3 m/s - specifična moč 42 kW/liter (57,3 KM/liter) - največji navor 153 Nm pri 3000/min - motorna gred v 5 ležajih - 1 odprtina gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vzbogavanje goriva (multi point) in vzg - vodno hlajenje, 7 litrov - motorna olje 5 litrov - akumulator 12 V, 42 Ah - alternator 750 W - uravnavanje izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj pogonjava prednji kolesi - enokoluma suha sklopka - petstopneni sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,455; II. 1,849; III. 1,280; IV. 0,969; V. 0,757; vzvratna 3,333; diferencial 3,813 - platičica 5,5 x 14 - gume 185/65 R 14 H (pirelli P 4000), kotačni obseg 1,87 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 38,4 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija  $C_x = 0,29$  - vso štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, vzvojni stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljiva od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4410 mm - širina 1695 mm - višina 1410 mm - medosno razdalja 2670 mm - kolotek spredaj 1450 mm, zadaj 1440 mm - radijni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalca) 1760 mm - širina (komolci) spredaj 1440 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežem) spredaj 900 mm, zadaj 890 mm - vzdolžna prednji sedež 880-1070 mm, zadnji klop 910-730 mm - premer volanskega obrača 375 mm - prtljažnik (normno) 470 litrov - posoda za gorivo 70 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1100 kg - dovoljena skupna teža 1580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 11,9 s - poraba goriva (ECE): 5,5/7,1/9,9 litera neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
183 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	5,2 s
0 - 80 km/h	7,9 s
0 - 100 km/h	11,9 s
0 - 120 km/h	17,8 s
0 - 140 km/h	25,4 s
0 - 160 km/h	41,6 s
1000 m z mesta:	33,9 s (154 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,0 s (147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	42,1 s (128 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h 48,6 m

**Natančnost menjalnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično:
60	58,6
80	78,9
100	96,4
120	116,1

### Poraba goriva:

testno povprečje:  
10,6 litra/100 km

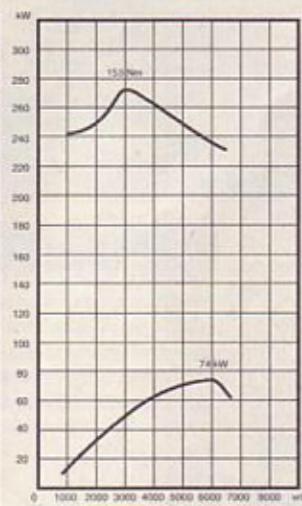


DIAGRAM MOTORJA

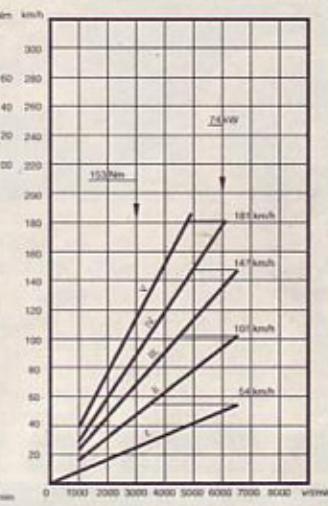


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- kultiviran motor
- bogata oprema
- privlačen kokpit
- prostornost
- lega na cesti

## Grajamo

- prostorska utesnjenost voznika
- motorne zmogljivosti
- na dolgo izračunana prestavna razmerja

## Cena

Cena 2.025.000 SIT  
(Avtohiša Claas, d.d., Ljubljana)

## Končna ocena

Že dolgo znana limuzina srednjega razreda ponuja po prenovitvi predvsem oblikovno svežino v potniškem prostoru ter nove motorje. Peugeot 405 GR lux 1,8 je po tej platitosti dovolj moderen, zaradi svojih vrlin in bogate opremljenosti pa lahko zadovolji tudi bolj izbran okus.