



Pri Peugeotu seštevajo v dveh vrstah. Preden so peugeot 305 potisnili v muzej, so trojki prišteli enico. Nastal je 405. Ampak novinec je moral prevzeti – v isti sapi in ne brez nostalgije – tudi slavo že zdavnaj ostarelega, a še zdaleč ne pozabljenega peugeota 404. Torej so seštevili tudi zadnji številki.

Kaj pa ničla na sredini? Ta je zaščiten in pomeni, da je avtomobil peugeot!

Seštevila in odšteva hkrati pa tovarna tudi pri drugih rečeh, upošteva pri tem zlasti želje kupcev. Pa je tako – poleg ostalih različic – nastal tudi peugeot 405 GR, kakršnega smo tokrat preskusili, in ob katerem smo seštevili ter odštevali tudi sami. Kajti: testne peugoete si »sposojamo« pri zahodnonemškem predstavništvu te francoske avtomobilske hiše, ker nam je to pač bolj pri roki kot oddaljeni Pariz. In v ZR Nemčiji je 405 GR malce drugačen: prišteli smo mu nekaj (serijske) opreme, odšteli pa nekaj motornih zmogljivo-

Peugeot 405 GR

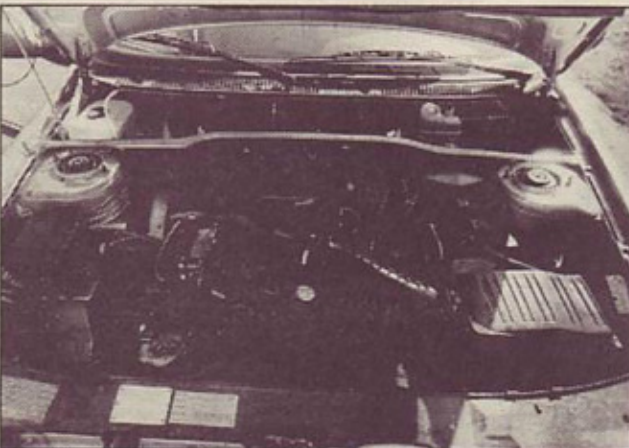
## SEŠTEVANJE

**Več opreme, manj moči**

sti. Tudi na račun katalizatorja, ki skrbi za čistejšo vest do okolja.

Če primerjamo testni pe-

ugeot 405 GR s peugeotom 405 GR, ki smo ga vozili lani jeseni (Am, 20/1987), ob krstu tega Peugeotovega modela,



Dobro: nezahteven in »čist« motor

sta njuna motorja sicer enako velika (1905 kubikov), njune zmogljivosti so pa različne. Testni peugeot 405 GR je stregel z največjo motorno močjo 70 kW (95 KM) pri 5750 vrtljajih v minuti in z največjim navorom 147 Nm pri 3200 vrtljajih v minuti, septembra, v Lilonu, pa smo vozili 405 GR z največjo močjo 81 kW (110 KM) pri 6000 vrtljajih v minuti in z največjim navorom 160 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Seveda je motorna zasnova obkrožena enaka: s štirimi valji, z lahko glavo ter z odmično gredjo v njej, z lahkim blokom, pa s petkrat vlečeno ročično gredjo, z dvojnimi padotočnimi uplinjačem in z elektronskim vžigom. Izpušni katalizator pomeni obvezno uporabo neosvinčenega bencina, s čimer so v razvitih deželah povezane nižje cene goriva in prijetne davčne olajšave.

Uplinjač je opremljen s samodejnim čokom, ta avtomatika pa jamči za brezhiben in sproten vžig – dokler je motor hladen. Na pol ogret in povsem vroč motor pa je pri testnem avtu vžigal zelo oklevajoče in le po dolgotrajnih zaganjanjih. Ko motor steče, teče mirno in dovolj tiho, dokler



*Slabo: prenizki stikali za šipe, premehko vsajeno ogledalo*



*Za velikimi vrati: kratek gib prednjih sedežev, veliko prostora na zadnji klopi*

vrtljaji ne sežejo v najvišjo tretjino. Tamkaj postane glas vpadljivo bolj grob, četudi ni čutiti, da bi se ventili – celo v prepovedanem območju nad številko 6600 na merilniku vrtljajev – opotekali. Sožitje motorja in petstopenjskega menjalnika je ugodno. Navkljub zelo dolgima četrti in še posebej peti prestavi, a upoštevaje prestavo v diferencialu, je končno prestavno razmerje spretno naklonjeno še dovolj živahnim pospeškom, zadovoljivi prožnosti in največji hitrosti, doseženi v peti prestavi.



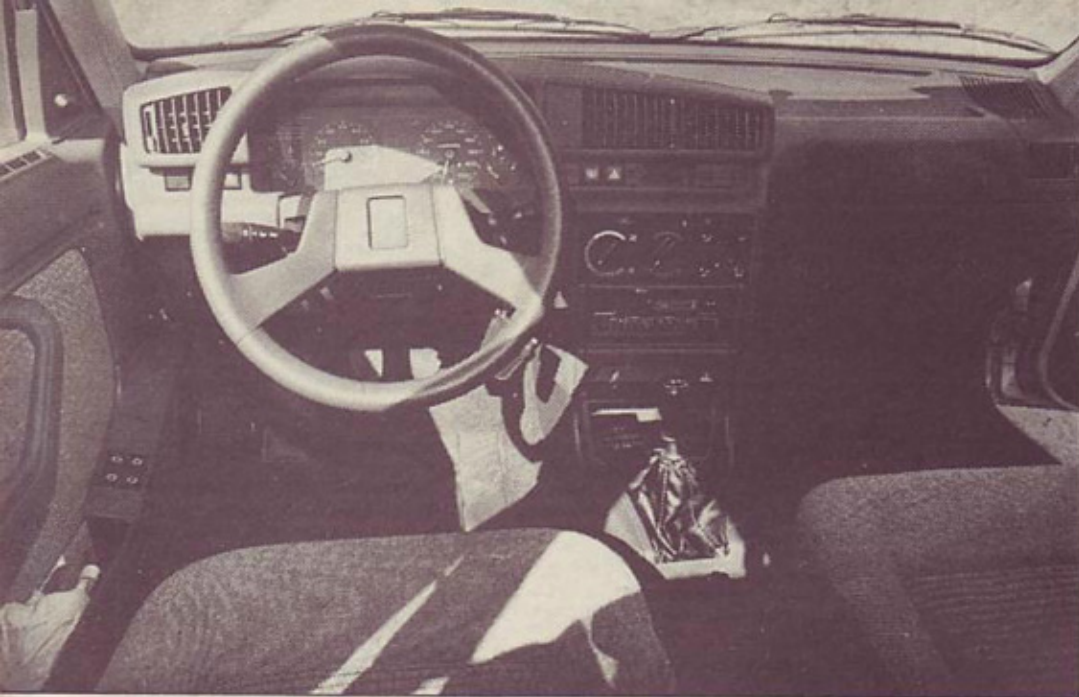
*Nepripravno: rezervno kolo pod zadkom*

Tako smo med našimi meritvami (z dvema osebamama v avtu in s polno posodo goriva) izmerili največjo hitrost 184 kilometrov na uro, med speljavanjem z mesta in ob pretikanju pri 6600 vrtljajih v minuti (torej na začetku rdečega polja na merilniku) pa naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 12,0 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,8 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 24,3 sekunde, in do hitrosti 160 km na uro v 36,9 sekunde.

Med našim testom izmerjeno povprečje porabe goriva se je povzpelo na okroglih 11 litrov neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Všteti je nekaj zelo hitrih voženj po avtomobilskih cestah, pa tudi razmeroma veliko mestnih kilometrov. To pomeni, da bi bilo ob ugodnejši izbiri poti in obenem ob zmernejši nogi na pedal za plin moč voziti tudi z motorno žejo približno 9,5 litra bencina na 100 kilometrov. To pa ni več visoka številka, če ste v isti sapi pripravljeni vračunati tudi zmogljivosti, teža in velikost tega avtomobila.

Peugeot 405 je namreč prijetno velik avtomobil. Z besedo »prijetno« hočem reči, da gledano izza volana ni okoren, je pa obilen, ko gre za prostorske mere. Seveda je opazno večji od svojega prednika, peugeota 305, zato tudi sili v višji srednji razred. Hkrati pa je tudi dovolj skladen, da je ličen in rahlo postavljaški obenem. Oblikoval ga je Italijan Pininfa-





**Notranjost: moderna, toda vroča in preveč plastificirana**

rina, ki je pri Peugeotu že desetletja dolgo stalni zunanji sodelavec. In, ker ima Pininfarina svoj vetrovnik, je aerodinamični karoserijski rezultat na dlani: koeficient zračnega upora znaša 0,30, ne, da bi bila oblika pri tem kaj prizadeta. Peugeotov nos je še vedno značilno peugeotovski, zdaj na novo eleganten, malce osladno obrobjen in z znižanimi žarometoma ter masko pred hladilnikom. Oblika v cellem je klinasta, kar pomeni, da se boka proti zadku dvigata v razmeroma izrazit in oglat zadek. Bočni videz je skoraj kupejevski: zaradi zelo položnih prednje in zadnje šipe, zaradi razmeroma kratke strehe in zaradi dolgega prtljažnega pokrova. Pod njim je tudi dolg, nasploh velik in oglato obrobjen prtljažnik. Cena za njegovo globino je v namestitvi rezervnega kolesa. To so obesili pod zadek vozila. Kdor ga hoče uporabiti, ima kar precej dela: z odvijanjem ogrinja, s sklanjanjem pod avto in z mazanjem rok ter obleke. Še več dela je, ko ga hočete vrniti tja, kjer je bilo.

Peugeot 405 GT je limuzina, pa je povsem limuzinska tudi njegova notranjost. Velika medosna razdalja omogoča to po dolžinski plati. V peugeotu je torej dovolj notranje dolžine, žal pa so jo slabo izrabili. Prednja sedeža sta z vzdolžni-ma pomikoma odločno prekratka, da bi omogočila (predvsem dolgonogemu vozniku) sproščeno sedenje. Sta pa obdana s trpežnim blagom in



**Pripravno: velik prtljažnik**

oblikovana tako, da temeljito oprimeta telesi. V tem peugeotu se sedi razmeroma visoko, kar prispeva k dobri vidljivosti na vse strani. A ob vidljivosti še tole: zboljšujeta jo tudi brisalnika za prednjo šipo, ki so jima, namesto običajnih brizgalk, vodo za pranje speljali prav do metlic, torej brizga natančno tja, kamor je potrebno; kvarita jo pa obe zunanji ogledali z notranjim ročnim nastavljanjem, ki sta prenežno vpeti in se zmikata že ob luputanju z vrati, pa tudi vsakič ko je hitrost vozila malce večja.

Nasploh so notranjosti tega peugeota posvetili premalo pozornosti; odeli so jo kar v preprosto plastiko, nerodno so namestili stikala za električne pomike šip v vratih, preveč na mehko so vpeli zglavnika na prednjih naslonjalih in tudi pretirano natančni niso bili, ko

so ves skupaj sestavljali v celoto.

Ampak: armaturna plošča pred voznikom je pregledna in dovolj dobro zasenčena (obsega: merilnik motornih vrtljajev, merilnik hitrosti z dvema kilometriskima števcema ter merilnika temperature hladilne tekočine in goriva), poleg so še digitalna ura in na stropu – lučka za branje, za doplačilo pa tipalo za odklepanje in zaklepanje avta z infrardečim sprožilom. V zadnjem naslonjalu je luknja, skozi katero je moč potisniti smuči, dovolj temeljito gretje in zračenje, vodljivo z okroglimi nastavjalniki, pa je opremljeno tudi z zaprtim zračnim krogom (zoper smog v celoti). V avtu so štirje avtomatski varnostni pasovi, ogrevana zadnja šipa, s preostalimi barvami skladne preproge in obloge na vratih.

Volanski obroč sili v naročje, je pa – z dvema prečkama in debelo obložen – prijeten za roki. Stikalo za trobljo je po francosko v levi ročici, logične razlage za takšno namestitvev pa ni.

K dobri vidljivosti prispevajo tudi moderno vpete in velike steklene površine, ki pa v isti sapi oznanijo slabšo plat tega poglavja: da je v avtu zelo hitro in zelo vroče. Ventilator s svežim zrakom je tej topli gredi zelo težko kos.

Nagnjenost k vroči notranjosti pa je obenem tudi edini





## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiriraktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 83,0×88,0 mm – gibna prostornina 1905 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 70 kW (95 KM) pri 5750/min – največji navor 147 Nm pri 3200/min – ročina gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – blok in glava iz lahke litine – dvojni padotočni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 200 A – alternator 750 W – elektronski vžig – izpušni sistem s katalizatorjem

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enoko-

lutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,251; II. 1,850; III. 1,148; IV. 0,829; V. 0,658; vzvratna 3,333; diferencijal 3,938 – platišča 5 1/2 J×14 – gume 185/65 R 14 H (michelin MXV)

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj prečna vzvojna vzmet, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica

med sedežema) – volan z zobato letvijo, 4 zavrtiljaji od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,408 m – širina 1,694 m – višina 1,406 m – medosna razdalja 2,669 m – kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,436 m – rajdni krog 11,3 m – teža praznega vozila 1020 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (normno) 470 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 180 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 11,5 s – poraba goriva (ECE): 5,5 (7,0) 9,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km.

večji očitke, ko gre za udobje v peugeotu 405 GR. Kajti karoserijska aerodinamika preprečuje trušč pri večjih hitrostih, uglajeno tih zna biti v zmernem delovnem območju tudi motor, in slušnemu udobju so naklonjene tudi kolesne gume. Vrata je moč zapirati mehko in nežno, udarci s cestišča pa skoraj brez izjeme ostajajo v kolesnem in sedežnem vzmetenju.

Vsa štiri kolesa so posamično obešana, spredaj z vzmetnimi nogama, prečnimi vodili in stabilizatorjem. Vzmetenje je sicer odločnejše kot smo pri francoskih avtomobilih navajeni, je pa še vedno toliko nežno, da mu velja na zelo slabih cestah z naglico in ostrostjo malce prizanašati. Navsezadnje je ta peugeot limuzina, namenjena uglajenim vožnjam in ne pretirano zahtevnim voznikom. Kdor hoče z njim ostro drveti, mora vedeti: da je volan brez servo-

ojačevalnika in s štirimi zavrtiljaji od ene do druge skrajne točke takšni vožnji v prid (čvrstejši roki pa zahteva med počasnimi manevri), da pa se za zadek vozila na vsakršno odzemanje plina ali zaviranje v ovinkih odzove s precej očitnim in naglim spodnašanjem zadka. Le dokler motor »vleče«, je peugeot 405 GT povsem krotko v ravnotežju in hoče le nežno in dovolj sprotno dodajanje volana. Z vožnjo naravnost nima težav.

Zavore so spredaj kolutne, zadaj bobnaste in so motorju ter vozilu v celoti povsem po meri. Pregrejejo se šele po več zaporednih mučenjih; sila na pedal mora biti takrat pač večja, a je moč z njimi še vedno nadzirano ravnati.

• • •

**Črta!** Seštevanje dobrih in slabih lastnosti peugeot 405 GR ne pušča dvomov: seštevček dobrih je odločno večji. Ta avtomobil je zmerno motoriziran in dovolj dobro opremljena limuzina, lična za oči in nezahtevna za uporabo. Slab tudi ne more biti, saj je peugeot! In drobne pomanjkljivosti? Ne gre brez njih, saj je francoski!

MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

