

PEUGEOT 405 GRDT BREAK

# TRADICIJA

Modeli peugeotov z začetnico 4 ter dizelskim motorjem so uspešno ustvarjali zgodovino dizelskih avtomobilov, kot na primer peugeot 402 dizel iz leta 1936, 403 dizel iz leta 1958, pa vse do današnjih dizlov serije XUD, ki so prav na vrhu.

Peugeot 405 GRDT break je torej uspešno nadaljevanje tradicije, čeprav šteje vozilo že sedmo leto, je vtis, ki ga naredi ta limuzinski kombi s svojo zunanostjo in notranostjo, zelo dober. Oblikovno je še zmeraj svež, z leti pa je po zaslugi majhnih dodelav pridobil tudi precej več šarma in elegance. Ta peugeot je nevsiljivo eleganten! Pri testnem peugeotu 405 GRDT break je k temu izdatno pripomoglo kontrastno barvno uje-manje bočnih obrob, lahko-kovinskih platišč ter strešnih vzdolžnih okvirjev za pritrditev morebitne prtljage.

Kdor se odloči za nakup kombija, hoče pri novem vozilu najprej videti prtljažni prostor, saj ga ponavadi najbolj zanima

velikost in uporabnost vozila. Za ta pogled so pri peugeotu dobro poskrbeli. Zadek odlikuje simpatična oblika, precej steklenih površin, katerih robovi so s tesnili vred kakovostno obdelani, precej stekla zadaj pomeni tudi odlično vidljivost nazaj, tudi po zaslugi odsekanega zadka in ozkih karoserijskih stebrov. Ogromno šip pa pomeni poleti tudi "toplotne" udarce. Vrata prtljažnika se z lahkoto odpirajo do zadovoljive višine, ob podrtih sedežih pa navdušuje temeljito obdelan prtljažni prostor. Na zadnjem robu prtljažnika tik nad zadnjim odbijačem, nad katerim se odpirajo vrata, je nameščena kovinska obroba, ki daje videz čvrstosti, lajša delo pri nakladanju in ob udarcih





zmanjšuje možnost poškodb plastične obrobe pod njo. Najmanjša širina nakladalnega prostora je 1,13 metra (med zadnjima blatnikoma), največja dolžina ob podrti, sicer po tretjini deljivi zadnji klopi, pa 1,65 metra. Maksimalna normna prostornina prtljažnika je 1640 litrov. Na dno prtljažnega prostora so montirali trakove, da tovor ne bi preveč drsel.

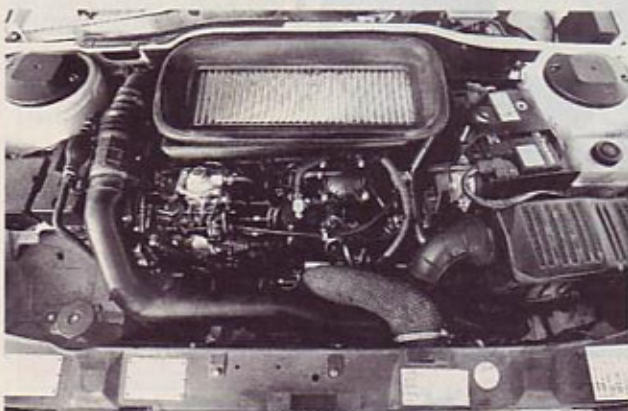
Ob "predelavi" avtomobila v limuzino se srečate z nič kaj praktično zadnjo polico, ki preprečuje nezaželene poglede v prtljažnik. Polica je dvodelna, polovica je drsna, svoj osnovni namen na parkiriščih opravlja dobro, med vožnjo pa se hoče včasih pogovarjati z vami. Najbolj glasna je seveda na slabih cestah.

Sedeži v avtomobilu so udobni, z zadovoljivim telesnim oprijemom za voznika in sovoznika. Marsikomu se zdijo celo nekoliko premeški, vendar vse na račun udobnosti. Pri skupni dolžini vozila 4398 mm in medosni razdalji 2669 mm

**Velik prtljažnik  
in nadležna  
polica**



**Izjemno  
kultiviran  
turbodizel v  
nosu**



(enako kot limuzina) je sedenje voznika nekoliko utesnjeno v nožnem predelu ob sredinski konzoli. Povsod drugod, tudi na zadnji klopi, pa je prostora dovolj. Voznik si po zaslugi nastavljivega volanskega obroča in ustreznega pomika sedeža hitro najde udoben položaj, na sredinsko konzolo pa se sčasoma navadi.

Armaturna plošča je prav tako kot vozilo elegantno oblikovana, stikala so dobro razporejena, izjema je le troblja v obvolanski ročici. Ob nenadni potrebi po trobljenju mimogrede sprožite kakšno svetilo, ko pa se navadite biti francosko nežni, lahko zatrobite tudi brez stranskih pojavov. Brisalniki zadovoljivo opravljajo svojo nalogo, ventilacija pa je dovolj učinkovita, da se kljub kombijevski zasnovi vozila, zadnje bočne šipe ne rosijo. Noge se za razliko od sredinske konzole hitro privadijo pedalom in nožni opori. Volanski obroč s sicer samo dvema prečkama je domiselno

## Test

oblikovan, predvsem pa dovolj debel za dober oprijem in iz materiala, ki tudi ob znojnih rokah ne zdrsava. Tudi volanski servoojačevalni mehanizem dobro opravlja svoje delo. Plastika v notranjosti je dovolj kakovostna, obdelava je zadovoljiva, vtis je nekoliko kazil le "čriček", ki se je od časa do časa oglasil iz armaturne plošče.

Turbodizel v nosu je zelo kultiviran in dovolj zmogljiv. Turbo "luknja" je praktično nezaznavna. Ta motor ima 1905 kubičnih centimetrov prostornine (mar-



Solidna armaturna plošča z zelo preglednimi merilniki

lahko le pri najvišjih vrtljajih govorimo o dizelskem ropotu, nikakor pa ne o kakem trušču. Ob hudi zahtevnosti do motorja se poraba lahko dvigne tudi do 10 litrov plinskega olja na 100 km, z zmerno vožnjo pa je znatno nižja.

Zavore so spredaj kolutne, zadaj bobnaste, le težko se pregrejejo in so dovolj kakovostne, da je vožnja tudi v maksimalno obremenjenem vozilu varna. Vsa štiri kolesa imajo posamične obese, vijake vzmeti in stabilizatorje. Podvožje je francosko



sikdo se sprašuje, kam bi skrili oziroma kako bi odračunal tistih pet nesrečnih kubičnih centimetrov, za kolikor ta dizel zleze prek našega davčnega razreda), vbrizg goriva poteka prek vrtničnih komor, stisnjen zrak iz turbinskega polnilnika je dodatno ohlajen. Z močjo 66 kW (90 KM) in navorom 196 Nm, ki ga dosega že pri 2250 vrtljajih v minuti, je dovolj zmogljiv za skoraj 1200 kg teže tega peugeota. Črpalka ustavi dotok goriva pri 4750 vrtljajih, do katerih pa motor pospešuje zelo spontano. Pri solidnih (dizelskih) pospeških sta mu v pomoč tudi nekoliko krajše izračunani druga in tretja prestava v natančnem menjalniku.

Motor odlikuje tudi zelo kratek predvžig ter odlična zvočna izolacija kabine. V kabini



*Ta peugeot je nevsiljivo eleganten!*

udobno mehko, ta peugeot pa se odlikuje tudi z dokaj nevtralnno lego na cesti. Šele pri zmanjševanju prevelikih hitrosti boste v ostrih ovinkih začutili uhajanje zadka, ki se bo seveda stopnjevalo, če boste grobo zavirali. Večje razlike med praznim in obremenjenim vozilom (maksimalna nosilnost vozila je 500 kg) ni opaziti, seveda pa je tudi ni moč povsem prezreti.

Peugeot 405 GRDT break že s podatkom o svoji nosilnosti pove, da ni kombi za to, da bi z njim vozili orodje ali na smrt obsojene prašiče, je pa predvsem narejen za to, da z njim udobno popeljete družino na izlete ali potovanja, sami pa uživate v lahki vožnji tega vozila.

Skladnost

Tekst: ANDREJ ŠUPÉ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizel in gib 83 x 88 mm - gibna prostornina 1905 kubikov - kompresija 21,8:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 34,6 kW [47,24 KM]/liter - največji navor 196 Nm pri 2250/min - ročna gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - dva ventila na vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna črpalka za gorivo - turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK ali garret T2) - največji polnilni tlak 0,8 bara - hladilnik polnilnega zraka - vodno hlajenje 7 litrov - motorno olje 5 litrov - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 1000 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enakolotna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,455; II. 1,850; III. 1,148; IV. 0,829; V. 0,658; vzratna 3,333, diferencial - ploščica 5,5x14 - gume 185/65 R14 (Michelin MXV), kotalni obseg 1,81 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 40,7 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx=0,31 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, vzvojni stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4398 mm - širina 1714 mm - višina 1445 mm (1481 s prilježnimi rebri) - medosna razdalja 2669 mm - kolotek spredaj 1450 mm, zadaj 1443 mm - radijski krog 10,9 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1710 mm - širina (kolokol) spredaj 1445 mm, zadaj 1415 mm - višina nad sedežem spredaj 890 mm, zadaj 860 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1060 mm, zadnja klop 680-930 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prilježnik (normno) 425/1860 litrov - posoda za gorivo 70 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1210 kg - dovoljena skupna teža 1690 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1200 kg, brez zavore 590 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 181 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - poraba goriva (ECE): 5,5/7,4/8,7 litra dizelskega goriva na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

174 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	5,5 s
0 - 80 km/h	9,0 s
0 - 100 km/h	13,2 s
0 - 120 km/h	20,6 s
0 - 140 km/h	30,3 s
1000 m z mesta	35,3 s (147 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	36,6 s (145 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	42,7 s (135 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h	51,8 m
-------------	--------

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	37,4 km/h
60	58,1 km/h
80	78,1 km/h
100	97,3 km/h
120	115,9 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje	8,8 l na 100 km
------------------	-----------------

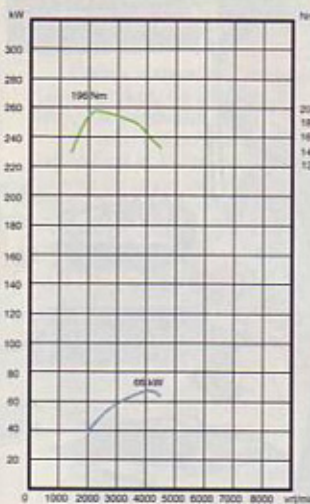


DIAGRAM MOTORJA

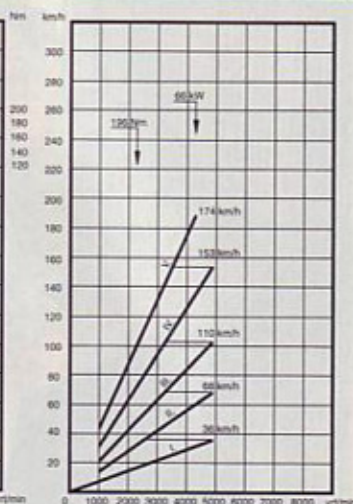


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- kultiviran motor
- elegantna oblika
- prostornost
- lega na cesti
- dobra zvočna izolacija motorja

## Grajamo

- obešeno rezervno kolo
- zadnja polica
- troblja v obvolanski ročici
- utesnjenost voznikove desne noge (sredinska konzola)

**Cena** SIT 3.265.100 •  
(Claas Ljubljana)

## Končna ocena

Peugeot 405 GRDT break je elegantna družinska kombilimuzina z zmogljivim in varčnim turbodizlom v nosu. S svojim šarmom vas bo odvrnil od poslušanja nekaterih neprijetnih zvokov, ki se le tu in tam pojavijo v notranjosti. Ta peugeot premore še celo vrsto dobrih lastnosti, zaradi katerih se je zanj vredno odločiti.