



Test: »PEUGEOT 405

Mi 16 X4«

NOGE NA X

Vsaka avtomobilska tovarna, ki kaj da na svojo čast, si obogati prodajno ponudbo tudi s štirikolesnim pogonom. Označbe sanj so po merah domiselnosti ljudi v marketinških oddelkih: od kratic do množkov in množenj; tudi tako smešnih, kot je Peugeotovo.

Ob njem raje ne mislite na matematiko, kajti če boste množenje, zapisano na zadku te športne limuzine, vzeli zares, bo izračunana številka silno čudna

in v zvezi z omenjenim avtomobtom povsem neuporabna. Oznaka namreč ni nastala v računske namene, ampak po logiki razvoja vozila: najprej je bil peugeot 405; v isti sapi so ponudili najšportnejšo različico s šestnajstventilskim motorjem (Mi 16); nato pa so – predlani – dodali še stalni štirikolesni pogon (X4). Takšno zloženko smo zdaj preiskusili.

Ko so snovali »noge na X«, so pri Peugeotu opravili dvojno delo: cenejšima in manj športnima različicama 405 GRI in 405 SRI z enakima dodatnima oznakama X4 so namenili preprostejšo rešitev: običajna sredinski in zadnji diferencial so opremili z ročno vključljivima zaporama, ki ju je moč sprožiti pod hitrostjo 15 kilometrov na uro (ali če vozilo

miruje), ko hitrost avtomobila preseže 25 kilometrov na uro, se pa samodejno sprostita.

Cestno-dirkaškemu Mi 16 X4 pa so namenili plemenitejši štirikolesni pogon: vlogo sredinskega diferenciala je prevzela viskozna sklopka (njena poglobljena lastnost je samodejno »otrdevanje« prenosa moči, če je ta med obema premama pretirano neenakomeren), zadnjima kolesoma pa so namenili diferencial torsen, ki je (sicer zobniško) samozaporen. Osnovna delitev motornege navora med prednji in zadnji kolesi znaša 53:47 odstotkov, variacija na isto temo pa zmore seči tudi do 100:0 oziroma 0:100 odstotkov za posamično od obeh prem. In ker zna tudi torsen v zadku sam od sebe odlično izravnovati vrtljaje obeh

podrejenih koles, vozniku peugeota 405 Mi 16 X4 glede tega ni treba niti s prstom migniti: štirikolesni pogon je – tako kot še pri mnogih avtomobilih s podobnimi zasnovami in lastnostmi – stalen in povsem samodejen.

Vse drugo je večidel tako kot pri peugotu 405 Mi 16 brez takšne pogonske zasnove (test: Am, 1/1990). Navzven je avto limuzina z dovolj športnega šarma, da pritegne poznavalske in radovedne oči, saj so zajetna spojlerja pod odbijačema, poldirkaški rep na zadku, obrobe pod pragovi in nizkopresečne gume na lahkkih platiščih – s pometeno karoserijsko barvo vred – tolikanj očitni, da ni težko uganiti, za kaj gre. Zraven sodijo tudi serijsko vgrajene meglenke, športnejši in nasploh ugodni se-



deži, ne ravno prikladen, ampak usnjen volanski obroč, lahkotna prestavna ročica in štiri vrata. To pa pomeni, da hoče biti Mi 16 navita limuzina za hitre družinske očete, ki znajo takšne avtomobile ceniti in zaslužijo ravno

dovolj, da si jih lahko privoščijo. Nakup različice X4 pomeni seveda globlji poseg v družinsko blagajno, a tudi nekaj več vozniškega zadoščenja, še posebej če gre za spolzka vozišča in smučarsko navdahnjeno družino. Zato je

zadnje naslonjalo tudi tokrat preluknjano, da gredo smuči v prtljažnik (in štrlijo na sredo zadnje klopi), prtljažnik v celoti pa ni prav nič manjši kot pri enakem peugeotu s samo prednjim pogonom.

Jedro voznih užitkov je tudi tokrat v nosu vozila. Tam čepi prečno nameščeni in preskušeni izdelek te znamke: štirivaljnik z lahkom glavo in blokom, z dvema odmičnima gredema v glavi, s po štirimi ventili za vsak valj ter z motronicom (Bosch) za vbrizgavanje goriva in vžig. Zmogljivostne številke tega stroja sicer niso vznemirljivo visoke, pa tudi zamolkel trušč, s katerim se oglašja, ne učinkuje vselej zelo prepričljivo. Največja moč motorja znaša »le« 108 kW/147 KM pri 6400 vrtljajih v minuti (nanjo vpliva tudi uravnavani izpušni katalizator), največji navor pa je, zapisan, še bolj neobetaven: 166 Nm pri 5000 vrtljajih v minuti. No, za volanom se hitro izkaže, da je krivulja navora dovolj položna in

zna biti uporabna tudi v nižjih delovnih območjih, hkrati pa, da se motor silno rad vrti. Pri tem se od časa do časa zoprnost stresa, ampak to naj vas ne moti. Gnati ga je moč precej daleč čez začetek rdečega polja na merilniku – in pri tem uživati.

Štirikolesnemu pogonu so prilagodili prestavna razmerja v prenosu moči: skrajšali so prvo in peto prestavo, ne da bi spreminjali razmerje v diferencialu. Tako so moč z motorja do koles prilagodili večji teži vozila (za 130 kg) in štirikolesnemu pogonu nasploh.

Testni avtomobil je pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,2 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,1 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 18,1 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 25,0 sekunde. Največja hitrost je znašala 207 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva pa 12,9 litra neosvinčenega bencina su-



Notranjost: dobra prednja sedeža



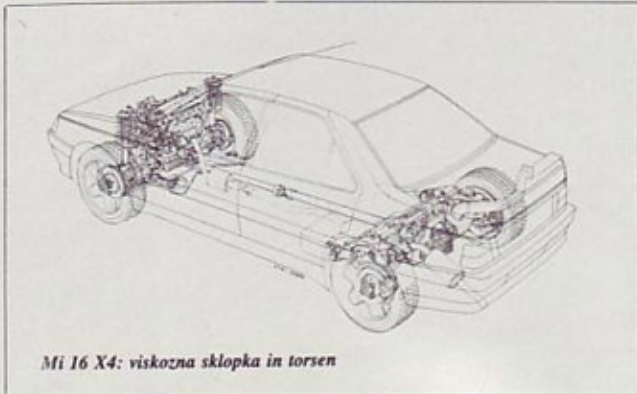
Motor: zasnovan pred zmogljivostmi



Prtljažnik: glede na pogon – neprizadet

per na 100 prevoženih kilometrov.

Med boljše lastnosti Mi 16 X4 štejem volan s servoojačevalnikom in samo tremi zavrtljaji od



Mi 16 X4: viskozna sklopka in torsen

ene do druge skrajne točke (žal obroč ni najbolj prilagojen dobremu prijemu). »hitro« in lahkotno pretikanje, samodejno nastavljanje višine karoserijskega zadka od tal (to je ugodno za ostre vožnje na zahtevnejših vozniških in različne obtežbe vozila), spontano odzivanje motorja na

voznikove zahteve ter odlično uravnoveženje vozila za ostru vožnjo (avtomobil je praktično povsem nevtralen, ali pa mu – na zgornji meji – nežno odnanaš zadek, kar je športni voznik le v prid). Med očitke pa štejem: kljub vsemu opazno prešibak motor, rezervno kolo pod zad-

kom in, navkljub zavornemu dodatku ABS, za natančno doziranje preobčutljive (preučinkovite, da ne bo pomote) zavore.



Noge na X v tem primeru niso slaba lastnost. Najšportnejši peugeot te vrste je z njimi pridobil možnost kljubovanja poslabšanim voznim okoliščinam in tako ustregel družinskemu očetu: množenje na zadku vozila vidijo vendar tudi sosede!

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirilaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 83,0x88,0 mm – gibna prostornina 1905 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 108 kW (147 KM) pri 6400/min – največji navor 166 Nm pri 5000/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch matronic ML 4.1) – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 770 W – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjal-

nik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,455; II. 1,850; III. 1,280; IV. 0,969; V. 0,800; vzvratna 3,333; diferencial 4,429 – stalni štirikolesni pogon s sredinskim diferencialom in viskozno sklopko (delitev motorne navora spredaj/zadaj: 53/47%), zadnji diferencial torsen – platišča 6Jx15 – gume 195/55 VR 15 (good year)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obošah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj prečna vzvojnja vzmet, vzdolžna vodila, stabilizator, zadaj prečna vzvojnja vzmet, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator, samodejno nastavljanje višine karoserije od tal – dvokrožne

zavore, štirikrat kolturne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,408 m – širina 1,716 m – višina 1,406 m – medosna razdalja 2,667 m – kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,436 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1240 kg – dovoljena skupna teža 1690 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 620 kg – prtljažnik (normno) 470 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,8 s – poraba goriva (ECE): 7,6/9,3/12,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km

