



PRI VRHU

Bilo bi čudno, če bi se dežela concordov, superhitrih vlakov, Le Mansa in Alaina Prosta pri avtomobilih odrekla hitrosti in športnosti. Še bolj čudno bi bilo, če bi to storili pri Peugeotu, kjer jim je dirkaštvo že temeljito zlezlo pod kožo.

In tudi niso! Vrh svoje osrednje ponudbe so zabelili s peugeotom 405 Mi 16: s športno limuzino, ki se je na domačem francoskem tržišču znašla vstřic z vsaj približno enakovrednima in podobno »nabrušenima« avtomobiloma: s citroenom BX GTI 16V (ta je peugeotov bližnji sorodnik, zato ima tudi enak motor) in z renaultom 21 turbo. Vsi trije so noblesni šarm pustili v tovarnah. Pravzaprav so ga zamenjali za malce surovejše značaje.

Ampak peugeot 405 Mi 16 (saj je tokrat na vrsti ocena tega vozila) je še vedno in v dokajšnji meri predvsem limuzina. Glavne karoserijske poteze so natanko takšne kot pri vseh peugeotih 405, navdahnjene pa od Italijana Pininfarina. Torej ima tudi ta peugeot splošen nos, na oči vpadljivo kratko streho ter zelo položni prednji in zadnji šipo, zaradi česar spominja na kupe. Toda vrata so štiri, prtljajnik pa velik, čeprav navzven kratek. Njegova globina je posledica pod zadek obešenega in zamotanega dostopnega rezervnega kolesa. Povrh tega je v zadnjem naslonjalu tudi luknja; če se športno navdušena družina odloči za smučanje.

Da pa ta peugeot le ni čisto običajen 405, ampak Mi 16, oznanja z napisom na zadku, z nizkimi in širokimi gubami na petnajstocinskih lahkih platiščih, z izrazitejšimi spodnjimi karoserijskimi obrobami ter tudi v zvezi s tem manjšo razdaljo od tal ter s spojlerjem v obliki zravnanege loka na zadnjem pokrovu. Tako je pri temu peugeotu že na daleč videti, da noče biti običajna limuzina v smokingu, ampak športna limuzina v dirkaških copatah.

Tej želji na ljubo so v njegovo notranjost namestili izrazitejša prednja sedeža z drobnokarirato prevleko, ki se ponavlja ne le na zadnji klopi, ampak tudi na oblogah vrat, v usnje odeto prestavno ročico in volan s tremi prečkami ter dovolj bogato zalozeno armaturno ploščo. To pomeni, da voznik dobro in čvrsto sedi, da je kratka prestavna ročica prijetno pri desnici in, da bi mu ugajal tudi nastavljeni volanski obroč, če bi bile prečke pravnemu prijemu bolj naklonjene. Sicer pa: pomik sedeža sodi k izdatni notranji dolžini teh peugeotov (kar je rezultat ugodno velike medosne razdalje), levi nogi prija opora zanjo in tudi pedala so razporejena tako, da se je na njih mogoče lotevati »dirkaških« trikov.

Armaturne plošče, vtisnjene med velike zračne reže in dobro zasenčene, skupaj s sredinsko konzolo in nenatančnimi vrtljivimi nastavljalniki zračenja in gretje na njej smo za te peugeotove že vajeni. Mi 16 je opremljen z merilniki vrtljajev motorja, hitrosti vozila, temperature hladilne tekočine, goriva ter temperature olje, ki je istočasno, kadar motor miruje, tudi merilnik količine olja v karterju.

Med serijsko opremo pa štejejo še meglenke, izza volana na-

stavljava snopa žarometov, s pomočjo teleskopske ročice dvizen voznikov sedež, električno desno zunanje ogledalo (levo je tudi moč nastavljati od znotraj, toda ročno), nastavljivi oprijemaljšči prednjih varnostnih pasov, električno vodene šipe v vratih, osrednja ključavnica, pripravne bralne luči na stropu in ABS v zavornem sistemu.

Pri Peugeotu pravijo: 405 Mi 16 je namenjen dinamičnim uspešnejšem (četudi družinskim očetom), ki želijo svoj doseženi status podčrtati tudi z vznemirljivim avtomobilom.

No, če gre vznemirljivost pri tem na račun pravkar opisanega zunanega videza z notranjo opremo vred, je dinamičnost tako zamišljenih kupcev zagotovo

v zvezi s tistim, kar ima ta peugeot v nosu. Torej z motorjem.

Ta je že znani hišni izdelek z lahkima glavo in blokom, z Boschevim motronicom za vžig in vbrizgavanje goriva ter z dvema odmičnima gredema v glavi ter s po štirimi ventili za vsakega od štirih valjev. Zdaj vsaj veste, od kod številka 16 v oznaki te različice.

Tako povečana športnost je zahtevala zajetnejši motorni blok, lažje ojnice in na novo obdelano ročico gred z osmimi (namesto s štirimi) protiutežmi. Največja tovarniško oznanjena moč tega agregata znaša sicer 160 KM, toda ker so si testni avto sposodili v ZR Nemčiji, je bil njegov izpušni sistem opremljen z uravnavanim katalizatorjem, to pa je pomenilo »le« 108 kW oziroma 147 KM pri 6400 vrtljajih v minuti. Zaskrbljivejša bi utegnili biti krivulja navora, ki se do najvišje točke 166 Nm povzpne šele pri 5000 vrtljajih v minuti. Pa se izkaže, da je krivulja uporabno položna in tega peugeota tudi če ga hočete imeti ves čas na napetih vajehtih, ni potrebno gnati k najvišjim vrtljajem. Zadovolji se tudi s čisto

Notranjost: spogledovanje s športom, a preveč cenene plastike in premalo natančna izdelava.



Tehnični podatki

Motor: štiriivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 83,0 x 88,0 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 – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – blok in glava iz lahke kovine – pa 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic ML 4.1) – vodna haljenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 770 W – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na ileh – prestavna razmerja: I. 2,923; II. 1,850; III. 1,280; IV. 0,969; V. 0,757; vzvratna 3,333; diferencial 4,429 – platišča 6J x 15 – gume 195/55 VR 5 (good year)

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, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehansko ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,408 m – širina 1,716 m – višina 1,406 m – medosna razdalja 2,669 m – kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,436 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1110 kg, dovoljena skupna teža 1560 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 555 kg – prtljajnik (normno) 470 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 214 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,6 s – poraba goriva (ECE): 6,5/8,0/11,3 neosvinčenega bencina na 100 km

zmernimi pretikanji, torej z načinom vožnje, ki je v »civilni« rabi.

Če motorju izza volana ni mogoče očitati teoretično nakazane neprožnosti, pa mu zamerim nepričljivi zvok, ki se resda spogleduje s cestno-dirkaško zamolkostjo ter z bobnenjem, ki v takšnih avtih prija ušesom, ni pa povsem dozorel in uglašen. Motor se silno rad vrti, tudi čez 7000 vrtljajev v minuti, a se pri tem tudi stresa, da ga je »čutiti« v notranjost. Vendar hladen ali vroč z veseljem vžiga, preprih v njegovih valjih pa jamči tudi za sprotne odzive na ukaze s pedala za plin.

Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno 70-litrsko posodo goriva je 1110-kilogramski in katalizatorski Mi 16 pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 12,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 17,1 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 23,9 sekunde. Petstopenjski menjalnik je sam po sebi precej na dolgo izračunan, toda vstevši še prestavno razmerje v diferencialu, je prenos moči spretno zamišljen. Tako je testni avto tudi svojo največjo hitrost dosegel v peti prestavi in v še za motor povsem varnem delovnem območju, znašala pa je 217 kilometrov na uro. Upošteva je visoka hitrostna povprečja, ki smo jih beležili med vso preskušnjo, je bila poraba neosvinčenega

Motor: iz lahke kovine, z motronicom in 16 ventilii.

bencina razmeroma ugodna: 11,8 litra na 100 prevoženih kilometrov. Dolivati pa smo morali tudi motorno olje: približno 0,3 litra za vsakih 1000 kilometrov.

Tega avtomobila ni težko hitro voziti. Motor je ubogljiv in dovolj pripriljiv pa tudi štiri posamične obese, za to različico z otrdenima vzmetenjem in blaženjem, znajo biti dobrem vozišču skoraj do popolnosti kos. To pa pomeni, da se je – ko gre za vožnje na kakovostnem asfaltu, – na ta peugeot mogoče zanesti pri visokih hitrostih v ravni smeri ter njegovo mirnost pri tem in na zanesljivo lego na ovinkih, dokler s pregrobim odvzemanjem plina sami ne izzovete težav. Nanje se Mi 16 odzove z zelo hitrim spodnašanjem zadka in le voznikovi urnosti pa tudi prikladnemu volanskemu prenosu s samo tremi zavrtljaji v celem se mora zahvaliti, če v takšnih primerih ostane na cesti.

Njegov volan je brezkompromisen. Navkljub servoojačevalniku, ostaja precej težaški, kar je dobro za voznikov »stik« z voziščem pri naglih vožnjah, naporno pa za vijuganja v počasnem prometu.

Športne in robate so tudi zavore. Štirikrat kolutne in spredaj posebej hlajene se na račun visokotlačnega ojačevalnika odzovejo na vso moč ter že na milimetrski premik zavornega pedala. In spet je ta dvojnost: takšno ostro prijemanje je blagodejno med zahtevno hitro vožnjo, manj pa v mestni gneči, saj avta ni mogo-



Prilježnik: uporabno pravih oblik in s premehkimi vzmetmi, ki podpirajo pokrov.

če mehko in limuzinsko uglajeno zavirati. K sreči je v podvožju tudi ABS, zoper zdrsanja zaviranih koles na spolzkih tleh.

Toda, v celem je vozilo dobro uravnoteženo, pa tudi med ostrimi speljavanji ni težav s prenašanjem motorne moči na vozišče. Počutje v njem kazita le robatost podvožja na gubastih ali valovitih tleh in trušč, ki ga Mi 16 zganja, kadar je voznik v njem dirkaško razpoložen. Pri tem je radio v avtu najboljše pozabiti, pa najsi bi med vožnjo še tako radi slišali ukrepe Markoviča in njegove vlade.

Seveda tudi ti ukrepi še ne bodo (takoj) pripomogli, da bi Jugoslovani

množično segali po peugeotih 405 Mi 16. Ta avto je (tudi s ceno) že čisto na vrhu hišne serije 405, pa precej blizu vrha, ko gre za lestvico njemu podobnih športnih limuzin. Medtem pa se utrjevanje našega YU statusa z dinamično uspešnostjo vred šele dobro začena.

To, da je peugeot 405 Mi 16 vznemirljiv avtomobil, pa nesporno drži.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*



