

PEUGEOT 406 1.8 ST



Hladen kos kamna! Vam vzbuja kakšna čustva? Seveda ne. Kaj pa, če je ta kos kamna lepo obdelan, več takšnih pravilno zloženih skupaj in postavljenih v pravo okolje? Seveda: takrat dobi tudi kamen svoj pomen, arhitektura postane cenjena in okolje vzbudi čustva. Denimo, veliki Jože Plečnik!



Strinjam se: tudi peugeot 406 je takšne oblike, da vam je ali pa ni všeč. Toda tudi če vam ni, morate priznati skladnost njegove oblike. Poglejte ga enkrat, pogledajte ga petkrat! Na njem ni stvari, ki bi močno izstopala po obliki, velikosti, ekstravagantnosti, lepoti ali količini. Čisto preprosto so vsa kovina, steklo in plastika skladno zloženi skupaj. Preprosto? No, rezultat je že takšen, a Peugeotov oblikovalski oddelek in Pininfarina oblike gotovo nista zrisala v treh minutah.

Obema je bila zelo verjetno v veliko pomoč značilna Peu-

geotova karoserijska prepoznavnost. Peugeot 406 ni zgolj naključno podoben večjemu 605 (kar potrjuje »večnost« oblike te zastavonoše) in spet ne zgolj naključno času primerno zglajen. S prednje strani zbudita pozornost velika žarometna, ki sta na notranji strani izredno ozka, na zunanji strani, tam, kjer sta utripalki, pa prav tako nenavadno široka. Med njima je maska hladilnika z le eno letvijo in, seveda, z levom na sredi. Zrak, potreben za hlajenje motorja, povečini vstopa skozi veliko črno luknjo v odbijaču, ki je sicer v barvi

SKLADNO

karoserije. Monotonost enobarvnosti razbija široka črna na obeh odbijačih, ki se, nekoliko tanjša sicer, podaljša v zaščitni črni bočni letvi. S strani je tudi 406 opazno klinast in klasičen limuzinski zadek je tisto, česar se Peugeot vztrajno drži v tem

avtomobilskem razredu.

Komur enotnost oblike peugeotov še ni prišla v kri, bo gotovo opazil levo: tistega na maski motorja, tistega na pokrovu prtljajnika (v katerem je tudi gumb za odpiranje pokrova), ali pa tistih na volanskem obroču in med veliki-



ST ARHITEKTURE

ma merilnikoma. Slednja volanski obroč, če je v najnižji legi, sicer močno zakrije, je pa njuna osvetlitev z živo rdeče-oranžno barvo pozornost zbujajoča. Mnogo

prijetnejša, lepša in sodobnejša, kot smo bili pri peugeotih vajeni, je armaturna plošča, ki je izdelana iz kakovostnega materiala in v dveh barvah. Dvobarvnost se nad-

aljuje v vsej notranjosti, saj je nasproti močni črnini blaga sivina na sedežih, stropu in vratnih oblogah. Sedežema, ki sta za to znamko presenetljivo trda (kar jima štejem v dobro) in boljša, kakor daje slutiti oblika, zamerim le premajhno usločenost v ledven-



em delu. Zaradi dobre (tudi višinske) nastavljalivosti sedeža in volanskega obroča ni težko najti dobrega položaja za vožnjo. Brisalnika in opora za voznikovo levo nogo so za zgled, volanski servo ni neprijetno mehak, zunanji ogledali

Priznati morate skladnost njegove oblike.





Armaturna plošča: prijetna, sodobna, pregledna Prtljažnik: kakovostno obdelan



sta (v nasprotju s tistima v manjšem 306) veliki in omogočata dobro preglednost, predal pred sovoznikom je velik in obložen, ventilator za zračenje notranjosti je brezstopenjsko nastavljen (čemu?), klimatska naprava je učinkovita in le kljuge za odpiranje vrat z notranje strani niso vzorno ergonomsko oblikovane. Kaj torej manjka takšni notranjosti limuzine srednjega razreda, ki se ji za povrh tudi vrata mehko zapirajo in kjer je notranjost razkošno prostorna?

Zaradi svojih zunanjih mer peugeot 406 ni izrazito družinski avtomobil, od katerega pričakujemo mestno okretnost. Se pa vseeno lahko pohvali z velikim in še podaljšljivim prtljažnikom (z luknjo za smuči in z zgibljivima naslonjaloma), z zelo zmernim hrupom v notranjosti tudi pri večjih hitrostih in z zelo lahkim, prijetnim in natančnim vodenjem. Pri tem seveda ne smemo pozabiti, da je 406 predvsem limuzina in to velja tudi za motor ter menjalnik. Prestavna ročica je izredno mehka, skoraj premeška, natančna, a počasna. Počasnost očitam predvsem tretji prestavi, ampak to bi lahko bila tudi posledica



Motor: sodoben, s premalo prožnosti

grobega pretikanja voznikov pred nami. Prestavna razmerja v menjalniku niso športno kratka, pa tudi ne varčevalno dolga. Motor, ki je sicer sodoben izdelek z blokom iz lahke kovine ter s štiriventilsko tehniko v glavi, je, vsaj ko gre za prožnost, težka kos dobro tono in četrt težkemu avtomobilu. V praksi mu manjka poskočnosti in živahnosti, najlepše, najmehkeje in najtiše pa teče med tri tisoč in pet tisoč vrtljaji ročične gredi na

minuto, kjer je tudi poraba goriva najmanjša. Zaradi svoje zasnove se tudi v hladnih dneh hitro segreje, zato pa je hitro (in učinkovito) tudi gretje notranjosti.

Peugeot 406 ima razmeroma veliko medosno razdaljo, zaradi česar je vožnja po avtomobilskih cestah udobna, natančno podvozje z vzmetnima nogama spredaj in z večvodilsko premo zadaj pa zagotavlja tudi suverenost v ovinkih. Pri večjih hitrostih sicer ne more prikriti značilnosti prednjega pogona, čeprav utegne biti njegov zadek na spolzkem terenu včasih zelo hiter, pa tudi nasploh daje v ovinku občutek, kot da nekoliko zavija tudi zadnji par koles. No, oboje se pojavi šele pri zgornjih hitrostnih mejah, ki pa se za peugota 406 ne spodobijo.

Arhitektura njegove oblike je namreč tista, ki narekuje slog vožnje. In slog vedenja. In navsezadnje, slog življenja. Tisti, ki zna vse skupaj primerno uskladiti, bo lahko s peugeotom 406 uživaško požiral avtomobilske kilometre.

Poglejte ga enkrat, pogledajte ga petkrat!

VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiristakni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 83,0 x 81,4 mm - gibna prostornina 1761 kubikov - kompresija 10,4:1 - največja moč 80,6 kW (112 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,9 m/s - specifična moč 45,8 kW/liter (63,6 KM/liter) - največji navor 155 Nm pri 4250/min - ročni gred v 5 ložajh - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch HP5.1.1) - vodno hlajenje 7,0 litra - motorno olje 4,9 litra - akumulator 12 V, 250 A - alternator 80 A - uravnava katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,455; II, 1,870; III, 1,280; IV, 0,951; V, 0,745; vzvratna 3,333; diferencial 3,947 - platišča 5,5 x 14 - gume 185/70 R 14 H (Michelin energy XSE), kotalni obseg 1,85 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 37,7 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, večvodilna prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislina hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levišo, servo, 3,2 zavrtljaja od eno do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4555 mm - širina 1765 mm - višina 1396 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1500 mm, zadaj 1482 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalca) 1630 mm - širina (kolotci) spredaj 1430 mm, zadaj 1440 mm - višina (nad sedežem) spredaj 930-950 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 910 - 1110 mm, zadnja klopi 910 - 690 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prilježnik (norma) 360/430 l - posoda za gorivo 70 l

Teže: prazna vozila 1275 kg - dovoljena skupna teža 1875 kg - dovoljena teža prikalica z zavoro 1200 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,5 s - poraba goriva (CC): 5,4/6,9/10,1 l neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
192 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h: 5,0 s
0-80 km/h: 7,7 s
0-100 km/h: 11,7 s
0-120 km/h: 16,5 s
0-140 km/h: 24,4 s
0-160 km/h: 34,5 s

1000 m z mesa:
33,5 s (158 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
37,0 s (148 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
41,6 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 105,6 m
od 100 km/h: 40,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60	56,2 km/h
80	75,1 km/h
100	93,3 km/h
120	113,7 km/h

Truš v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
50 km/h	60	61	55
100 km/h	66	63	62
150 km/h	-	70	68
prosti tek	-	-	41

Poraba goriva:

Testno povprečje
11,6 litra/100 km

Cena

3.047.000 SIT
(Avtohiša Claas d.d.)

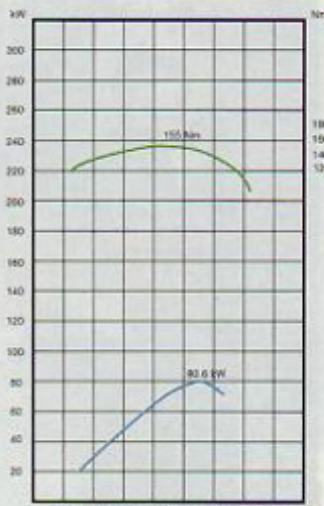


DIAGRAM MOTORJA

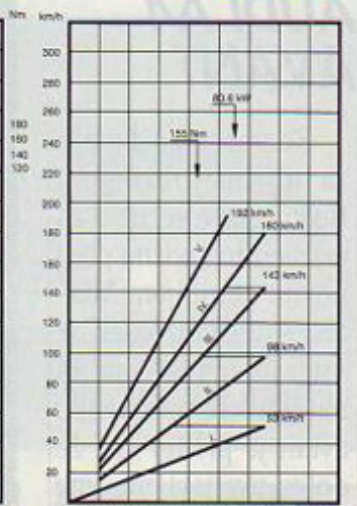


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- Oblika
- Notranjost, armaturno plošča
- Lega na cesti
- Udobje, prostornost
- Velikost posode za gorivo

Grajamo

- Pražnost motorja
- Rajdni krog
- Volanski obroč zakriva merilnike
- Vsakično vstavljanje kode za vžig

Iz oči v oči

To, kar pri peugeotih že dolgo in vztrajno cenim, je natanko to: da so peugeot. Da jih spoznaš in znaš skoraj z zavezanimi očmi, da celo pri povsem novem avtomobilu te znamke lahko vnaprej veš, kaj boš dobil, in da ponavadi nisi razočaran. Aha, da ne pozabim: tudi peugeot 406 je peugeot.

Martin Česenj

Ta avto premore diskretno mačjo eleganco; predrzno, ljubko in nevarno naenkrat. Ob tradicionalno solidni tehniki, ki jo peugeot premorejo, in ob pomoči ugodne cene mu je pri nas zagotovljena lepa prihodnost.

Andrej Supé