

Vozili smo

PEUGEOT 406

Čisto na jugu Francije je pokrajina, ki se ji reče Provansa; sončna dežela ob Sredozemlju, ki je s svojo slikovitostjo navdušila že ničkoliko umetnikov svetovnega formata. Se potem čudite, če so možje pri Peugeotu izbrali ta del Francije za prvo predstavitev novega peugeot 406?

Če se malo spoznate na Peugeotovo imenovanje avtomobilov, je takoj jasno: štirica za avtomobilski (velikostni) razred, ničla za tradicijo in šestica za korak s časom. Po štirih letih razvoja in porabljenih 5,7 milijarde francoskih frankov je na avtomobilsko sceno pripeljal peugeot 406. Z izjemo nekaterih že znanih motorjev gre za popolnoma novo zasnovano platformo, obes, notranjosti in seveda karoserije. Ta je še nekoliko obležja kot pri 306, a še vedno takšna, da o pripadnosti ni dvoma. To so snovalci oblike hoteli doseči in to jim je uspelo. Oblika, ki naj bi zagotavljala modernost in trajnost hkrati, je delo Peugeotovega oblikovalskega studia in studia Pininfarina, s katerim uspešno sodelujejo že štiri leta. Nič čudnega torej, če je 406 zelo podoben 605 in 306 (limuzini), in nič hudega, če zadek spominja na zadek alfe 146. Leva, ki krasita masko motorja in prtljažni pokrov, sta povsem kromirana in obdana s kromiranim robom. Na zadku je v sredini tega loga gumb za odpiranje prtljažnika, na maski motorja pa leva obdaja motno črno satovje. Je že tako, da je tudi logo



plošča je veliko obležja in bolj sodobne oblike kot v peugeotih starejšega datuma, izdelana pa je iz dvobarvne plastike. Ura in po višini ter v globino nastavljev volanski obroč sta serijska; zračna vreča pred sovoznikom pa spada k spisku dodatne opreme. Peugeot 406 je sicer na voljo s tremi paketi opreme (SL, ST in SV), a že osnovna, najskromnejša različica ponuja dovolj bogato opremo. Tudi vsi elementi pasivne varnosti, razen zavornega ABS ter zadnjih zglavnikov, so serijski: ojačana potniška kletka, prednja varnostna pasova z zategovalnikoma, trije samodejni pasovi

SONCE IN VINO

pomemben detalj avtomobila.

Prav takšen lev je seveda na sredini volanskega obroča, tam, kjer je tudi (serijska) zračna vreča, troblja pa je še vedno v obvolanski ročici. Armaturna

zadaj, proti podmornišnemu efektu oblikovani vsi sedeži in sistem, ki skrbi, da v primeru trka ne pride do požara ali izlivanja goriva. Prvič v tem avtomobilskem razredu pa je na voljo tipalo za dež na prednji šipi, ki glede na intenzivnost padavin prilagaja hitrost delovanja brisalnikov od mirovanja, preko delovanja z različno





lno udobno in mehko. Za bolj športno naravnane voznike obljublajo še močnejše motorje, poleg kombijevske pa tudi različico 406 coupe, ki jo je oblikoval Pininfarina.

V primerjavi s svojim prednikom, peugeotom 405, je 406 za okrog 200 kg težji ter za okrog 5 odstotkov dražji, oboje pa gre na račun bogatejše serijske opreme in predvsem vsite varnosti. Proizvodni trakovi v Sochaux z zmogljivostjo 1500 avtomobilov na dan delajo s polno paro že od letošnjega junija in do konca januarja naj bi potešili apetite po tem avtomobilu v vseh zahodnoevropskih državah. Pa tudi v Sloveniji.

Potem smo zgodaj zvečer, ko je bilo sonce še toplo, novinarji sedeli na hotelski terasi. Na levi strani parkirišče, polno novih štiristošestic, na desni v daljavi Sredozemsko morje. Mi pa s kozarci dobrega vina v rokah. Saj si prav tako Provanso tudi predstavljamo. In na zdravje peugeotu 406!

VINKO KERNC



dolgim intervalom do neprekinjenega delovanja s spremenljivo hitrostjo.

Peugeot 406 bo sprva na voljo s štirimi motorji (z dvema bencinskima in dvema turbodizelskima) ter s pet-stopenjskim menjalnikom. Najmanjši motor po prostornini je 1,8-litrski bencinski štirivaljnik, ki so ga posodobili tako, da so v glavo namestili po štiri ventile za vsak valj, zmore pa 155 Nm pri 4250 vrtljajih in 80,6 kW (112 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti. Dobre zmogljivosti, povsem zadovoljiva prožnost in ugodna poraba bencina so njegovi aduti, razen v zadnjem pa ga prekaša že (iz peugeotu 605) znani dvolitrski štirivaljnik enake zasnove. Za ljubitelje (turbo)dizlov, ki jih je vsaj v Franciji izjemno veliko, so pripravili dva motorja. Manjši, 1,9-litrski štirivaljnik s po dvema ventiloma na valj razvije največji navor 196 Nm in moč 67,5 kW, kar zadostuje za največjo hitrost 178 km/h in pospešek do 100 km/h v 14,3 sekunde. Ko gre za prožnost, pa daje najboljši občutek 2,1-litrski turbodizel s po tremi ventili na valj, katerega največja navor in moč sta 250 Nm pri 2000 vrtljajih in 80 kW (110 KM) pri 4300 vrtljajih v minuti. Odlična motorna elastičnost omogoča lagodno ali športno vožnjo, obljublajo pa zavidljivo majhno porabo plinskega olja.

Udobno in varno vožnjo so pri

Peugeotu dosegli s sodobnim podvozjem, še posebej pa so ponosni na novo zadnjo premo. Ta ni več kinematična poltoga (kot pri xantii, enako velikem avtomobilu iz istega koncerna - PSA), temveč večvodiljska,

saj posamično obešeni kolesi vodijo po štiri vodila. Ker med predstavljenimi avtomobili še ni izrazito športnega, je podvozje tradiciona-

Peugeot 406	1.8 (SL in ST)	2.0 (SV)	1.9 td (SL, ST in SV)	2.1 td (SV)
motor (zasnova)	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni, dizelski	štirivaljni, vrstni, dizelski
vrtna in gib (mm)	83,0 x 81,4	86,0 x 86,0	83,0 x 88,0	85,0 x 92,0
gibna prostornina (cm ³)	1761	1998	1905	2088
kompresija	10,4:1	11,0:1	21,8:1	21,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	80,6 (112) pri 5500	97,4 (135) pri 5500	67,5 (92) pri 4000	80 (110) pri 4300
največji navor (Nm pri 1/min)	155 pri 4250	180 pri 4200	196 pri 2250	250 pri 2000
odmčna gred (pogon)	2 v glavi (zobati jermen)	2 v glavi (zobati jermen)	1 v glavi (zobati jermen)	1 v glavi (zobati jermen)
število ventilov za valj	4	4	2	3
polnjenje z gorivom, vžig	elek., večtočkovni vbrizg	elek., večtočkovni vbrizg	visokotl. črp, turb. poln.	visokotl. črp, turb. poln.
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni, 5	ročni, 5	ročni, 5	ročni, 5
prednja prema	posamične obeše, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator			
zadnja prema	posamične obeše, večvodiljska prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator			
zavore spredaj	kolutne, hlajene	kolutne, hlajene, ABS	kolutne	kolutne, ABS
zavore zadaj	bobnaste	kolutne, ABS	bobnaste	kolutne, ABS
volan	z zobato letvijo, servo	z zobato letvijo, servotronic	z zobato letvijo, servotronic	z zobato letvijo, servotronic
platišča	5,5j x 14	6j x 15	6j x 15	6j x 15
gume	185/70 R 14 H	195/65 R 15 V	195/65 R 15 H	195/65 R 15 H
teža praznega vozila (kg)	1275	1315	1335	1415
dovoljena skupna teža (kg)	1875	1915	1935	2015
medosna razdalja (mm)	2700	2700	2700	2700
dolžina x širina x višina (mm)	4555 x 1765 x 1396	4555 x 1765 x 1396	4555 x 1765 x 1396	4555 x 1765 x 1396
prtljažnik (litri)	430	430	430	430
posoda za gorivo (litri)	70	70	70	70
največja hitrost (km/h)	192	203	178	190
pospešek 0 - 100 km/h (s)	12,5	11,0	14,3	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,4/6,9/10,1	6,1/7,7/11,3	5,0/6,7/8,0	5,0/6,7/8,0
vrsta goriva	neovinsčni bencin super	neovinsčni bencin super	plinsko olje	plinsko olje