

Dvojno



Motor z oznako 2.2 HDi ni nov v PSA-jevi paleti, le inženirji so se ga lotili na novo, mu povečali moč in ga postavili tja, kamor spada. Ob bok preostalem prostorninsko enakim dizlom.

Če smo natančni, je bil 2.2 HDi eden prvih motorjev s to oznako. Pa tudi eden prvih s skupnim vodom v Peugeotovi motorni paleti. Ko je prišel na svet – v zadnjih letih prejšnjega stoletja – je





veljal za pravega silaka. Zmogel je od 94 do 97 kilovatov (odvisno od modela) in ponudil 314 Nm navora. Več kot dovolj za tiste čase. Čeprav je res, da se je pri večjih modelih hitro izkazalo, da moči in navora nikoli ni na pretek. Še zlasti pri tistih, kjer je delo ročnega pretikanja prevzel samodejni menjalnik.

Leta so minevala, tekmeci niso spali in zgodilo se je, da je celo v lastni hiši za dva decilitra manjši motor po moči prehitel večjega brata. Pa ne samo po moči. 'Malček' premore tudi več navora. Alarm! Kaj takšnega se v hiši ne sme zgoditi. PSA-jevi inženirji so poklicali Fordove, saj se je njihovo sodelovanje že nekajkrat izkazalo za uspešno, skupaj so zavihali rokave in se ponovno lotili največjega dizelskega štirivaljnika. Osnove niso spreminjali, kar pomeni, da

ima motor enak blok z enako velikimi vrtnami in gibi batov. So pa povsem predelali zgorevalne komore, zmanjšali kompresijsko razmerje, staro generacijo vbrizga nadomestili z novo (piezoelektrični injektorji, sedem odprtin, do šest vbrizgov na cikel, tlak polnjenja do 1.800 barov) in to nadgradili s povsem novim sistemom prisilnega polnjenja. Prav v tem pa se skriva bistvo tega motorja.

Namesto enega turbopuhala v sebi skriva dve. Nekoliko manjši, postavljeni vzporedno, od katerih eno deluje ves čas, drugo pa priskoči na pomoč takrat, ko je potrebno (v razponu od 2.600 do 3.200 vrtljajev v minuti). Med vožnjo to pomeni, da se motor ne obnaša tako, kot bi pričakovali glede na tehnične podatke, saj sta moč in navor v današnjem času povsem običajna za prostorninsko tako velike dizle. Še več, preostali jih dosežejo z enim samim turbopuhalom.

Torej je jasno, da prednosti dveh turbopuhal ne smemo iskati v večji moči, ampak drugje. Tam, kjer se skriva največja pomanjkljivost dizelskih motorjev – v ozko uporabnem delovnem območju, ki se pri sodobnih dizlih giblje med 1.800 in 4.000 vrtljaji v minuti. Če želimo povečati moč motorja z večjim turbopuhalom, pa to območje zaradi karakteristik delovanja turbopuhala postane še ožje. Zato so se PSA-jevi in Fordovi inženirji odločili za nasprotno pot in resnica je, da je bil njihova odločitev prava.



Za prepričevanje o prednosti svoje zasnove ta motor ne potrebuje veliko časa. Dovolj je že nekaj prevoženih kilometrov in stvari postanejo v trenutku jasne. Ta motor ima 125 kilovatov in zmoro 370 njutonmetrov navora, o tem ni dvoma, toda če ste vajeni navitih dizlov, tega izza volana ne boste občutili. Pospeševanje je skozi celotno delovno območje neverjetno zvezno in brez kakršnikoli nepotrebnih sunkov. Agregat prijetno prede že od 800 vrtljajev motorne gredi. In besedo prijetno tokrat vzemite povsem dobesedno. Da motor v nosu razganja od moči, pa boste ugotovili šele v klancih, kjer njegova navor in moč šele resnično prideta do izraza. Pospeševanje se zlepa ne konča!

Ni kaj, dejstvo je, da imajo pri Peugeotu ponovno sodoben 2,2-litrski dizel, ki se bo prihodnjih nekaj let lahko brez težav kosal s tekmeci. Torej je skrajni čas, da se lotijo tudi njegovega menjalnika, ki je še vedno njegova največja hiba. Resda je šeststopenjski in boljši od večine, ki smo jih



preizkusili v Peugeotih, vseeno pa še vedno pre slablo dodelan, da bi vozniku lahko tudi po tej poti pričaral odličnost izdelka, ki se skriva v

Peugeot 407 2.2 HDi ST Sport

Cena osnovnega modela:	27.876 evrov
Cena testnega vozila:	33.618 evrov

NAŠE MERITVE

(T=7 °C / p= 1009 mbar / rel. vl.: 70 % / Stanje km števca: 2280 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,5 s
402 m z mesta:	16,8 s (137 km/h)
1000 m z mesta:	30,2 s (178 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,0 s/10,1 s
80-120 km/h (V./VI.):	9,1 s/11,6 s

NAJVEČJA HITROST

225 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - biturbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2179 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 4000/min - največji navor 370 Nm pri 1500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/55 R 17 V (Goodyear UG7 M+S).
Mase: prazno vozilo 1624 kg - dovoljena skupna masa 2129 kg.
Mere: dolžina 4676 mm - širina 1811 mm - višina 1445 mm - prtljažnik 407 l - posoda za gorivo 66 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s - poraba goriva [ECE] 8,1/5,0/6,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ sodobna zasnova motorja
- ▲ zmogljivosti
- ▲ zvezno pospeševanje
- ▲ poraba goriva (glede na moč)
- ▲ udobje

- ▼ nenatančen menjalnik
- ▼ samodejni vklop ESP-ja pri hitrosti 50 km/h
- ▼ z gumbi prepolna sredinska konzola

Končna ocena

Pri Peugeotu so z novim motorjem 2.2 HDi lepo zapolnili vrzel, ki je zijala v ponudbi dizelskih motorjev. In tega ne smemo spregledati. Hkrati so na trg poslali agregat, ki je po svoji zasnovi eden najsodobnejših v tem trenutku. Toda to povprečnemu uporabniku navadno ne pomeni prav veliko. Veliko bolj štejejo moč, navor, udobje in poraba, z vsem naštetim pa se ta motor izkaže v najlepši luči.