

**Vozili smo**

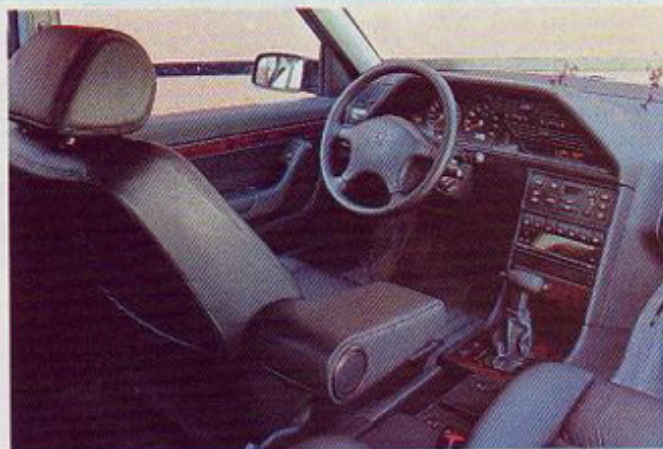
**(NOVI) PEUGEOT 605 2.0, 605 2.5 TD IN 806**

Scenarij se je začel odvijati. Pred kratkim napovedane enoprostorske četverčke drugega za drugim predstavljajo najprej novi-

# RAZSEŽNOST



narski srenji, takoj za tem pa bodo že naprodaj. Tokrat je bil na vrsti peugeot 806, ki ga je matična tovarna predstavila družno z dvema novima motorjema za svojo najprestižnejšo limuzino, peugeot 605.



Dvodnevno spoznavanje Peugeotovih novincev na zahodni francoski obali med Biaritzem in Bordeauxom je bilo pestro in zanimivo. Peugeot 605, limuzina zgornjega srednjega razreda, je po slabih petih letih doživel tudi nekaj lepotehniških popravkov. Novinec se na zunaj le malo loči od predhodnika, saj je njegova oblika še vedno sveža in privlačna. Novi so prednja maska z manj rebri, (širše) bočne plastične letve, kolesni pokrovi (oziroma platišča), prtljažni pokrov z velikim levom v sredi, (za spoznanje

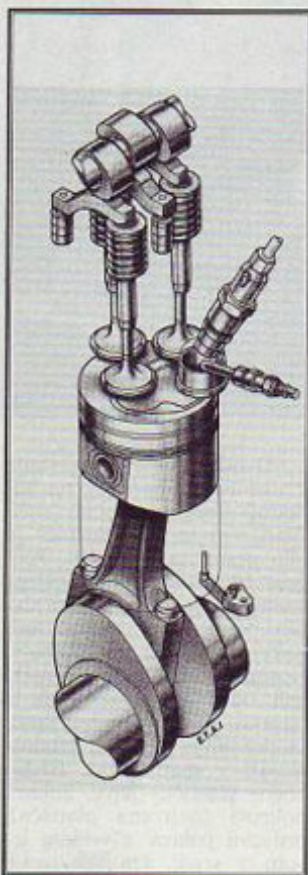


večje) zadnje luči in oba odbijača, zaradi česar je peugeot 605 po novem za 45 mm daljši.

Več novosti je v notranjosti, saj je sedaj petintridesetlitrška zračna blazina v novo oblikovanem volanskem obroču serijska pri vseh različicah, obvolanske ročice so bolj ergonomske oblike, armaturna plošča s podaljškom

k prestavni ročici je bila deležna manjših kozmetičnih popravkov, tudi ročaji na notranji strani vrat so sedaj udobnejši; na voznikovem po novem s pomočjo elektrike nastavljamo obe zunanji ogledali. Na očeh so še nove sedežne prevleke in v zadnjo klop integrirani naslonjali za glavo. Poleg zračne blazine pa so (serijsko pri vseh različicah) varnosti v prid v vrata vgradili močne jeklene ojačitve, prednja pasova imata samozategovalnika, pa tudi peti potnik (na sredini zadnje klopi) se bo pripenjal s tri-točkovnim varnostnim pasom. Seveda je na voljo še kup dodatne opreme, vse skupaj pa je zaokroženo s štirimi novimi odtenki kovinskih barv.

Hkrati s "face liftingom" je peugeot 605 izgubil dosežani najšibkejši dvolitrski bencinski motor. Nadomestil ga je motor enake prostornine, a zahtevnejše zasnove. Po novem ima nad vsakim valjem po štiri ventile, to pa zadostuje za večji navor (180 Nm pri 4200/min) in večjo moč (97,4 kW pri 5500/min). Ta motor je zaradi povečanih zmogljivosti laže kos skoraj toni in pol teže, pa naj gre za prožnost pri pospeševanju ali največjo hitrost. Zelo podobne zmogljivosti ima tudi povsem novi, dvojnopolitrski turbodizelski motor z vmesnim hladilnikom polnilega zraka. Da bi bil izkoristek goriva kar se da dober, skrbita za polnjenje dva ventila (izpušni je en sam), neprijetnim tresljajem, posebej značilnim za dizelske motorje,



pa so se izognili z dvema nasproti vrtečima se gredema, z boljšim vpetjem motorja v nosilni okvir ter s pleteničnim prenosom s prestavne ročice na menjalnik. Največja moč motorja (94,5 kW pri 4300/min) je tako zelo blizu novemu bencinskemu dvolitrskemu motorju in tudi zmogljivosti so zelo podobne. Po zaslugi zelo velikega navora (kar 285 Nm pri 2000/min) pa je novi dizel še prepričljivejši v pospeševanju, kar zmanjšuje potrebo po pretikanju v nižjo prestavo, nadvse ugodna pa je tudi normna poraba goriva.

Z enoprostorskimi limuzinami imajo pri Peugeotu že



nekaj izkušenj. Matra je namreč že v sedemdesetih letih (sprva torej še pod Chryslerjem, pozneje pa v okviru koncerna PSA) razvijala tovrstni avtomobil, vendar so zaradi pomanjkanja denarja projekt P 18 opustili. Uspeh tovrstnega avtomobila namreč ni bil gotov, zato so večjo (denarno) pozornost namenili razvoju peugeotov 205.

Močno zmanjšani stroški so bili porok, da sta dva velika koncerna, Fiat in PSA, po nezanimljivem uspehu espaca in naraščajočem povpraševanju po enoprostorskih limuzinah skupaj razvila en avto s štirimi imeni. Peugeot 806 je drugi po vrsti in ima

prednjo masko z lučmi ter zadnje luči povsem v stilu vseh manjših peugeotov. Pravzaprav 806 ni velik avtomobil. V primerjavi z drugimi člani iste hiše je le 50 mm daljši od limuzine srednjega razreda 405 in le 35 mm širši od največjega 605. Izstopa le višina, ampak 806 ima nekaj kombijevskih genov in hoče biti predvsem prostoren. To mu v veliki meri tudi uspeva, saj so potnikom namenjeni kar štirje kvadratni metri notranje površine, ki si jo deli od pet do osem potnikov. Sedeži oziroma njihova namestitve je posebnost peugeotov 806, saj jih je moč obračati, zgibati, prestavljati in odstra-

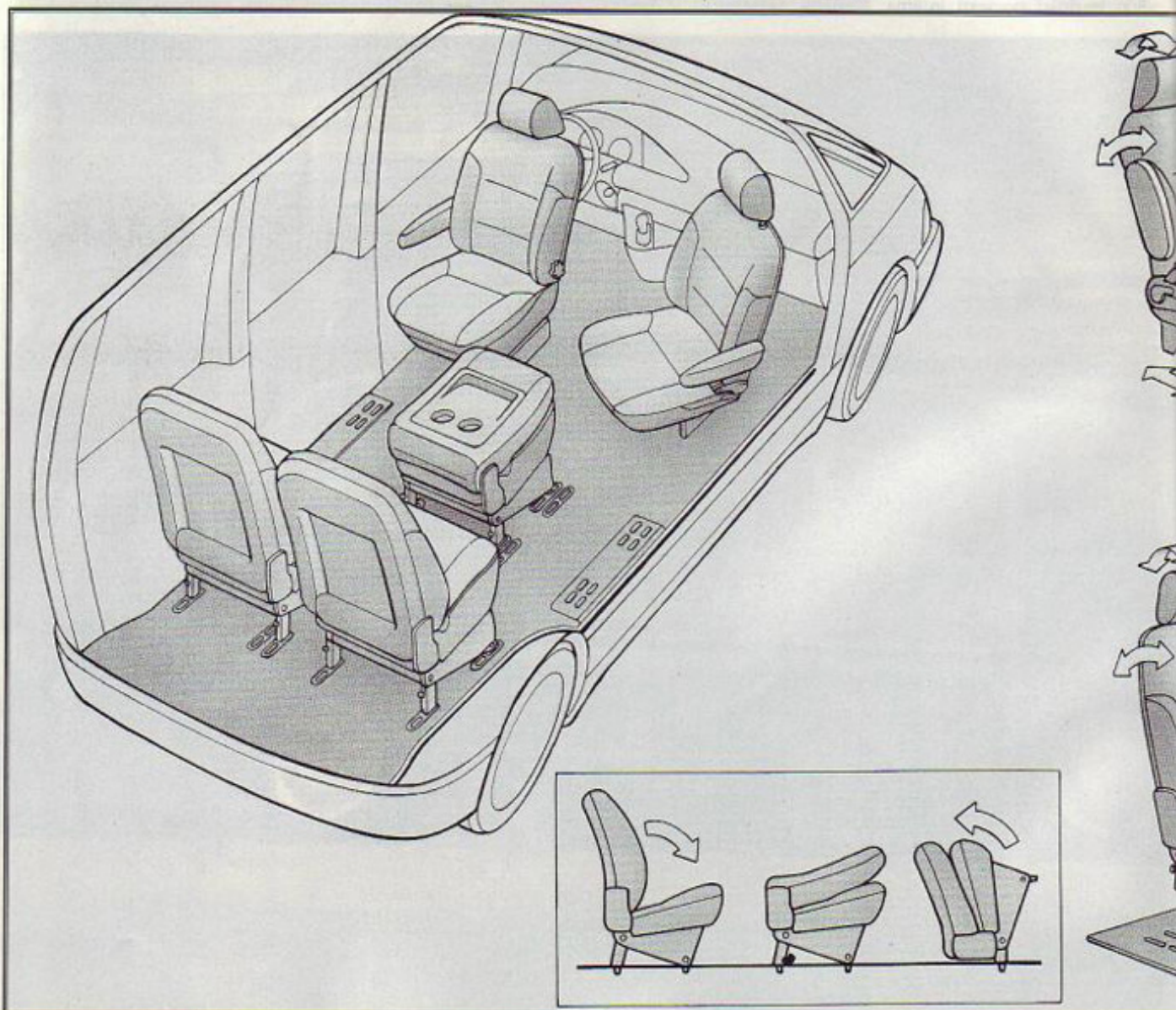
niti zelo hitro in brez orodja. Notranjo ureditev lahko v nekaj trenutkih priredite trenutnemu počutju, potrebi in številu kandidatov za prevoz. Res je, da na zadnji klopi trije odrasli ljudje ne sedijo udobno, zato pa toliko bolj v prvih dveh vrstah. Tla v 806 so povsem ravna, na armaturno ploščo premaknjena prestavna ročica in povsem v levo prestavljena ročica ročne zavore pa omogočata nemoten prehod v srednji del avta. Tako na tleh, razen ogrođja sedežev, ni ničesar. Velika notranja površina je tudi rezultat majhnih kolesnih previsov, voznik pa v tem primeru ne sedi skoraj na sredi

avtomobila, kot na primer pri espacu. Tudi zato je vožnja tega limuzinskega kombija res limuzinska. Preglednost je zaradi dobre zasteklitve odlična, morda sta premajhni le zunanji ogledali. Z voziškega sedeža sta nenavadna le visoko sedenje in zelo položna velika prednja šipa. Ta je v prid ne le vidljivosti, ampak tudi dobri aerodinamiki ( $C_x = 0,34$ ), zaradi česar avtomobil drsi skozi zrak skoraj neslišno, poraba pa (objubljeno) ugodna. Zaradi dobre zvočne izolacije je skoraj neslišen tudi tek motorja, pa naj bo ta konvencionalen ali pa opremljen s polnilnikom. Preseneča tudi natančna obdelava avto-



## Vozili smo

mobila (ter s tem v zvezi mehko odpiranje in zapiranje vrat), pa naj gre za karoserijske dele ali pa za plastiko v armaturi. Ta je vedno v dveh odtenkih, a barvno usklajena z barvo karoserije. Odlagališč je na njej in ob njej dovolj, le voznik je pri tem prikrajšan. Je pa zato lahko njegov položaj med vožnjo zelo udoben po zaslugi dobro nastavljivega sedeža in volanskega obroča (ter servoojčevalnika zanj), dveh komolčnih opor, mehke in natančne prestavne ročice ter vseh električnih pomagal. Ta so delno serijska, delno pa na seznamu



dodatne opreme. Peugeot 806 je sicer na voljo s tremi paketi opreme (SR, ST in SV), oprema pa obsega vse znane potrebne in nepotrebne dodatke.

Na začetku svoje prodajne poti je 806 na voljo z dvema bencinskima motorjema, ki ju poznamo tudi iz drugih peugeotov. Oba sta dvolitrška in se razlikujeta le po turbinskem polnilniku. Za oba je značilna zadovoljiva prožnost, ki še posebej preseneča pri močnejši različici. Vzrok je v razmeroma majhnem polnilnem tlaku, ki le nekoliko privzdigne zmogljivi-

PEUGEOT	605 2.0i	605 2.5 td	806 2.0	8062.0 turbo
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, turbo	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, turbo
vrtna in gib (mm)	86 x 86	92 x 92	86,0 x 86,0	
gibna prostornina (ccm)	1998	2446	1998	
kompresija	11	22	9,5:1	
največja moč (kW/KM pri 1/min)	97,4 (135) pri 5500	94,5 (130) pri 4300	89/123 pri 5750	108/150 pri 5300
največji navor (Nm pri 1/min)	180 pri 4200	285 pri 2000	170 pri 2650	235 pri 2500
odmična gred (pogon)	2 v glavi (zobati jermen)	1 v glavi (zobati jermen)	v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	4	3	2	
polnjenje z gorivom, vžig	elek. večtoč.vbrizg in vžig	vis. črp., turb. pol. hlad.	elektronska večtočkovno vbrizgavanje in vžig (MPI)	
hlajenje	vodno	vodno	vodno	
menjalnik (število prestav)	5	5	5	
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator		posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, prečne opore, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator		poltega (vzvojnja) prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator	
zavore spredaj	kolturne, notranje hlajene, servo		kolturne, notranje hlajene, servo	
zavore zadaj	kolturne, servo		bobnaste (ali kolturne), servo	
volan	z zobato letvijo, servo		z zobato letvijo, servo	
platišča	6 J x 15	6,5 J x 15	6 J x 15	6 1/2 J x 15
gume	195/65 R 15 H	205/65 R 15 Z	195/65 R 15 T	205/65 R 15 H
teža praznega vozila (kg)	1415	1530	1585	1650
medosna razdalja (mm)	2800	2800	2824	
dolžina x širina x višina (mm)	4765 x 1799 x 1417	4765 x 1799 x 1415	4454 x 1834 x 1714	
prtljajnik (litri)	416/497	416/497	340/3300	
posoda za gorivo (litri)	80	80	80	
največja hitrost (km/h)	205	201	177	195
pospešek 0 - 100 km/h (s)	10,9	12,1	13,1	10,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,5/8,0/11,6	5,1/6,8/9,2	7,2/9,4/11,8	7,6/9,8/12,8
vrsta goriva	neovinčeni bencin super	dizel	neovinčeni bencin super	



vosti, pri tem pa "turbo luknja" se ne pride do izraza. Tako je vožnja lahko umirjena, pa tudi izjemno hitra, saj je tudi podvozje zelo zanesljivo. Spredaj sta že obvezni vzmetni nogi, zadaj pa preprosta poltega prema z vzdolžnimi vodili in Panhardovim drogom, kar daje slutiti, da bo 806 morda na voljo tudi s štirikolesnim pogonom. Vsekakor je gotovo, da bo v

kratkem na voljo s samodejnim menjalnikom, jeseni pa tudi z dizelskim motorjem.

Verjetno ni treba posebej omenjati skrbi za varnost potnikov in za okolje, saj na tako umirjenih in zasičenih trgih, kot so zahodni, brez tega ni mogoče uspeti. Zračna blazina za voznika (za doplačilo), varnostni volan, zglavniki na vseh sedežih, zategovalniki pasov, varno v sredini nameš-

čena posoda za gorivo, (pri trku) zmečkajiva prednji in zadnji del vozila, ojačan bočni del ter prekinjevalnik goriva v primeru trka so varnostni dodatki, ki so rezultat predhodnih trčenj in ostalih preskusov, kjer so uničili natanko štirideset teh avtomobilov. Ne glede na vrsto preskusa so se dala vsa, tudi drsna bočna vrata nemoteno odpreti; človekova varnost je pač na prvem mestu.

Če naj verjamemo statistikam in napovedim, so v letu 1992 prodali 180 tisoč limuzinskih kombijev vseh znamk. Leta 1998 naj bi jih več kot dvakrat toliko. Kruha bo torej dovolj za vse, torej tudi za Peugeot, ki meri na dvajsetodstotni tržni delež. Pri tem razsežnosti, take ali drugačne, sploh niso pomembne. Pomembno je uspeti!

