

PEUGEOT 605 SLi

Čeprav bo že v letošnjem letu doživel temeljito prenovitev, je največji med peugeotimi tudi v petem letu starosti še vedno privlačen in dovolj sodoben avtomobil, saj v sebi skriva prednosti, ki jih ne zmore zasenčiti niti najšibkejši motor v paleti.



Iskanje stikal zahteva vajo



Kokpit: ličnost in navidezna praznost



DISKRETNOST

Zunanost preugeota 605 je lahko vprašljiva, če govorimo o lepoti, dejstvo pa je, da ima ta 4,720 metra dolga limuzina v celiem izjemno domiselnoblikovane karoserijske poteze, ki ji dajejo povsem svojevrsten značaj. Malce izbuljena boka, proti nosu padajoča bočna linija in klasičen (limuzinski) zadek, se vklaplja v tiho sožitje, ki ga ne kvarijo niti zajetne zunanje mere. Nekdo se bo v ta avtomobil zaljubil že na prvi pogled, kdo drug pa se bo morda pritoževal nad

sterilnostjo zunanjih detajlov. Brez obilja karoserijskih "gravur", z nizkimi in podolgovatimi prednjimi žarometi ter z obveznim levom na maski hladilnika ta avtomobil ne vzbuja pozornosti, podobno pa bi lahko trdili tudi za rahlo zaobljen zadek. Diskretnost torej, ki je seveda dobrodošla pri tistih, ki to potrebujejo, saj je ta avtomobil enako primeren za službene potrebe kot za družino. In nikjer ne bo izstopal.

Testni avtomobil je na zad-

ku nosil oznako SLi, ki naznanja, da je v nosu tega peugeotja najšibkejši bencinski motor izmed vseh, namenjenih tej limuzini; 2,0-litrski vrstni štirivaljnik ima odmično gred v glavi, po dva ventila za vsak valj in je za ta avtomobil opremljen z Boschevim motronicom MP 3.1. Pri Peugeotu so mu dodali uravnavanji izpušni katalizator in petstopenjski ročni menjalnik, doplačati pa je moč za štiri stopenjski samodejni menjalnik znamke ZF. Za motor je značilna

precejšnja hrupnost ob priganjanju preko 4500 vrtljajev v minuti, ponuja pa zmerne zmogljivosti ob pospeševanju in povsem spodobno največjo hitrost. Še največ je moč iztisniti iz njega v območju med 4000 in 5500 vrtljajev v minuti, pa čeprav se rad zavrti vse do 6250 vrtljajev v minuti, ko mu elektronika prekine vžig in tako prihrani prezgodnji servisni poseg. Zaradi velike posode za gorivo (80 litrov) postane ta peugeot - ko zapusti mestne ulice - zelo varčen in primeren za daljša potovanja, saj motor tudi ob višjih hitrostnih povprečjih, glede na velikost in težo avtomobila, ne porabi pretirano veliko goriva. Drug problem je seveda strošek, ko se s prazno posodo pripeljete na bencinsko črpalko, saj 80 litrov goriva ni malo.



Malce nenanatančna, a všečno oblikovana prestavna ročica zahteva previdnejše pretikanje ob ostrejši vožnji, gibi ročice pa pri tem postanejo trši kot sicer. Ob zmernem pretikanju tovrstnih problemov ni. Nekaj daljša prestavna razmerja v menjalniku so preračunana dovolj primerno motornim zmogljivostim in so naklonjena manjši porabi goriva. Korist je ob tem dvojna: manj posankov na bencinskih črpalkah in bolj kultiviran odziv motorja na zahteve voznika. Čeprav sem preskusil tudi močnejše motorizirane peugeote 605, mislim, da je ta 2,0-litrski motor še kos namembnosti in zahtevam tega avtomobila. Vožnja se ne spremeni v trpinčenje voznika in potnikov, saj se kazalec na merilniku hitrosti čez nekaj časa ustavi

pri številki 200, kar je povsem dovolj tudi za hitre ceste. Ob daljši vožnji s to hitrostjo pa sem opazil rahlo dviganje katalca na merilniku temperature motorja, kar je nakazovalo, da je za motor pri mernejša vožnja v nižjem območju motornih vrtljajev, pa čeprav na račun nekaj manjše povprečne hitrosti.

V serijsko opremo tega peugeota spada kar nekaj danes tako opevanih dodatkov. Osrednja ključavnica z daljinskim vodenjem, elektrika za šípi v prednjih vratih in za (pregledni) zunanjimi ogledali. Prevelik volanski obroč s servojočevalnikom je nastavljen po

višini, prav tako prednja varnostna pasova, navkljub izdatni teži pa avtomobil nima zavornega ABS. Ta bo ob tem motorju serijsko na voljo šele v prenovljenem peugeotu 605. Testni avtomobil je bil opremljen še z odličnim Blaupunktovim radiom in avtomatsko anteno ter z učinkovito samodejno klimatsko napravo, v zadnji klopi pa je imel pod naslonjalom za roke potnikov odprtino za smuči. V tem avtomobilu me je navdušila predvsem prostornost, saj je prostora za noge potnikov več kot dovolj tudi ko sta prednja sedeža pomaknjena v skrajno zadnjo lego, obenem pa je

zavoljo širokih kolotekov tudi dovolj širine, tako da se na primer voznik in sopotnik med vožnjo le stežka s komolci dotikata drug drugega. V avtomobilu je tudi precej velikih predalnikov za odlaganje stvari, tako v vratih kot tudi med prednjima sedežema in pred sopotnikom. Komur to ne zadosuje, ima v zadku na voljo res prostoren 415-litrski prtljažnik z udobnim dostopom v notranjost. Morda moti le, da pokrov prtljažnika nima nikakršnega ročaja za oprijem ob odpiranju in zapiranju, tako da si boste ob slabem vremenu zagotovo umazali roke.

Celotna notranjost tega peugeota je temeljito oblaznjena in tipično francoska. To pomeni trobljo v obvolanski ročici, pregledno nameščena in lično izdelana stikala, udob-

Navkljub zunanjim meram ima ta peugeot zavidljivo dobro lego na cesti.

Test

ne sedeže in dobro zasenčeno ter z vsemi potrebnimi merilniki opremljeno armaturno ploščo. Stikali za upravljanje šip v prednjih vratih sta nameščeni neposredno poleg prestavne ročice, in sprva je potrebno malo vaje pri iskanju s prsti. Pohvalno je, da ima ta peugeot nameščeni lučki tudi nad zadnjim kloplom, prižgeta pa se skupaj z glavnim notranjim lučjo (s stikalom na konzoli med prednjima sedežema) ter da je radio moč pokriti, kar zmanjšuje tveganje pred vločnimi.

Občutek za volanskim obročem je dober, saj je okoli voznika vse lepo pri roki, lego telesa je moč zlahka prilagoditi pedalom in volanskemu obroču ne glede na telesno velikost, obenem pa je okoli potniškega prostora dovolj čvrste pločevine, da se voznik in potniki med vožnjo počutijo varne. Med slabosti tako velikega avtomobila štejem predvsem to, da so zaradi zajetnih mer možne težave pri parkiraju, saj voznik lahko le sluti, kje se končuje zadek in se mora temu malo privaditi.

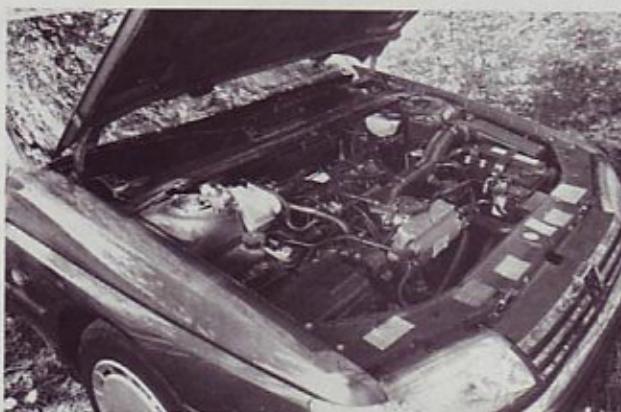
Navkljub zunanjim meram pa ima ta peugeot zavidljivo dobro lego na cesti, saj zaradi širokih kolotekov, odličnega vzmetenja in zajetnih gum le stežka uide iz želene smeri. Če pa že, se bo to zgodilo ob pretiravanju na ostrih in kratkih ovinkih, ko bo zaradi zasnovne "vse spredaj" z nosom



Prtljažnik: prostornost in luknja za smuči



Predalnik je tudi osvetljen



Motor: hrupen, a dovolj zmogljiv



*Na zadku piše,
v čem se vozite*

začel siliti navzven. Tedaj je dovolj le popuščanje plina ali dodajanje volana in v zahtevejših primerih tudi kratko zaviranje, da se bo avtomobilu popravila smer in bo sledil voznikovim ukazom. Povsem drugače je v dolgih in hitrih ovinkih, ko peugeot 605 navduši zaradi nevtralne lege in dobrega držanja smeri. Vzmetenje, ki je sicer naravnano k udobju, bo razočaralo le na kratkih zaporednih cestnih neravninah ob počasnejši vožnji, ko je občutiti zoporno stresanje in rahlo vzdolžno nihanje karoserije.

Peugeot 605 SLi je torej namenjen vsem, ki ljubijo velik avtomobil z zmernim motorjem. Ob tem vas bo diskretnost, ki jo ta avtomobil izžareva, hitro navdušila, še zlasti, če jo ljubite v Peugeotovi preobleki. Pa čeprav je skoraj neopazna.

Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj - prečno - vrtilna gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 8,8:1 - največja moč 89 kW (121 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,05 m/s - specifična moč 44,5 kW/60,6 KM/liter - največji navor 170 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz latke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 7,3 litra - motorno olje 5,4 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 80 A - utravnian izpušni katalizator

Prenos moći: motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,460; II. 1,850; III. 1,280; IV. 0,970; V. 0,760; vzvratna 3,330; diferencial 4,190 - plastična 6 x 15 - gume 195/65 R 15 (pirelli P4000), kolesni obseg 1,92 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 36,1 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - $C_x = 0,30$ - vsa štiri kolesa na posmernični obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj trikotna prečna vodila, prečna opora, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne za vsa kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu [ročica med sedežema] - volan z zorbom levično, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge krajevne točke

Mere, zunanjje: 4720 mm - širina 1800 mm - višina 1420 mm - međusobna razdalja 2800 mm - kolotek spredaj in zadaj 1525 mm - najmanjša razdalja od tal 100 mm - rajdnji krog 12,0 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1690 mm - širina (komolci) spredaj 1520 mm, zadaj 1510 mm - višina (nad sedežem) spredaj 970 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1080 mm, zadnja klop 960-760 mm - premer volanskega obrača 390 mm - prtižnik (normno) 415 litrov - posoda za gorivo 80 litrov

Teže: prazno vozilo 1325 kg - dovoljena skupna teža 1825 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavor 715 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 199 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,1 s - poraba goriva (ECE): 6,8/8,8/12,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

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

Pospeški:

| | |
|-------------|--------|
| 0 - 60 km/h | 5,7 s |
| 0 - 80 km/h | 8,3 s |
| 0-100 km/h | 13,8 s |
| 0-120 km/h | 22,3 s |
| 0-140 km/h | 31,5 s |

1000 m z mesta:
38,2 s (150 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
36,8 s (149 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
45,4 s (131 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 49,0 m

Natančnost
merilnika hitrosti:

| kazalec na | resnično |
|------------|------------|
| 60 | 59,2 km/h |
| 80 | 79,3 km/h |
| 100 | 97,1 km/h |
| 120 | 116,9 km/h |

Poraba goriva
testno povprečje:
12,9 litra/100 km

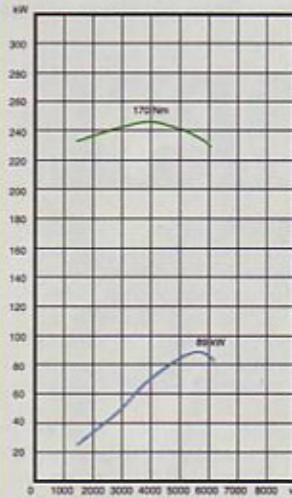


DIAGRAM MOTORJA

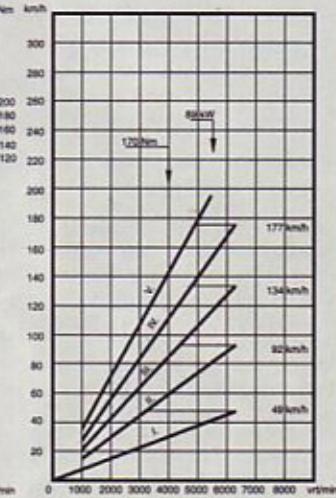


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- kakovost izdelave
- zapiranje vrat
- udobje
- lega na cesti
- prostornost
- velika posoda za gorivo

Grajamo

- hrupen motor
- vidljivost za avtomobil
- nenatančna prestavna ročica
- ni ročaja na prtljažnem pokrovu
- prevelik volanski obroč
- ni ABS

Cena SIT 3.328,400

(Avtohiša Claas d.d., Ljubljana)

Končna ocena

Peugeot 605 SLi je nekakšna "utelešena" zmernost. Ne ponuja zmogljivega motorja niti obilice serijsko všite opreme. Čeprav nima vsega, v njem ne boste pogrešali skoraj ničesar, po nekaj kilometrih vožnje pa mu človek zlahka odpusti tudi njegove napake. Navkljub letom je to še vedno zanimiv avtomobil.