

tudi nekaj njenih slabih lastnosti: sedeža na obeh straneh motorja sta prostorsko omejena; za prenos moči k prednjima kolesoma je očitno zmanjkalo prostora (zato motor poganja zadnji kolesi); namestitev tretjega sedeža v prvi vrsti ni mogoča; dostop k motorju (vzdrževalna dela, morebitna popravila) je skrajno nepripravljen (notranjost pa bodo mehanički prej ali slep zoporno umazali). Pripravna je kvečjemu dvodelna polica na motorjem pokrovu, zares temeljita pa je tudi zvočna izolacija, saj bi samo z ušesi težko uganili, da vam dizel rohni tako rekoč v naročju.

Žal ta dizel ni pretirano zmogljiv. Dokler je vozilo neobteženo, je prepričljiv vsaj s prožnostjo, toda tudi če sta v avtu samo dve osebi pospešuje dizelski vanette samo takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 7,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 14,8 sekunde in do hitrosti 100 km na uro v 25,2 sekunde. Največja izmerjena hitrost je znašala resničnih 122 kilometrov na uro, pri čemer je kazalec na merilniku hitrosti obtičal pri številki 131. In povprečna poraba goriva med celotnim testom (vstevši vožnje z različnimi obtežbami vozila) je bila dosti večja, kot ste morebiti upali: 12,1 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Motorju v prid gre resnica, da je vestno in brez omahovanja vžigal tudi v razmeroma ostrem mrazu zadnjih lanskoletnih dni, celotni pogonski zasnovi pa namenim tile graji: da menjalnik ni ravno elegantno sinhroniziran in da tudi zadnji pogon ni ravno tisto, kar voznik od takega avtomobila pričakuje (ali zahteva).

Vozniku je v napoto še namestitve odprtine za posodo z gorivom: za zadnjim desnim kolesom, skoraj povsem pri tleh, da jo je moč doseči le s sklanjanjem in da si ob njej vsakič, brez izjeme, umažeš roke.

Ampak ves čas je treba vedeti tole: ta nissan ni van, ampak vanette. Takšen je s čisto določenim namenom: ustrezni potnikom na krajsih razdaljah, to pa pomeni mini hotelirske prevoze, storitve med mestnimi središči in letališkimi vhodi, manj zahtevne podjetniške transporte, pa tudi čisto pripravne družinske opravke, če je staršev in otrok vsaj približno osem. Vanette je torej mešanec: med odraslim kombijem in večnamenskim vozilom, med mini-busom in transporterjem, med mestnim in popotniškim avtom. Pa tudi japonsko-španska koprodukcija mu daje takšen značaj.

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović

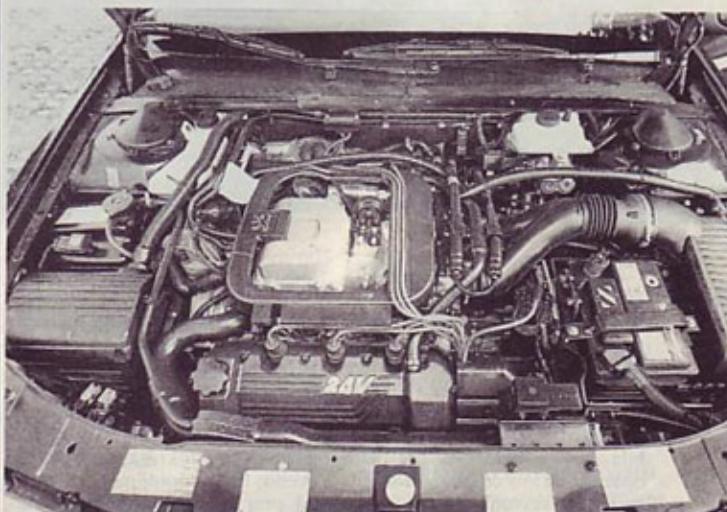


Povečan prtljažnik: vanette bus zna biti tudi kombi.

## Test: PEUGEOT 605 SV 24



# POWER-SLIDE



Motor: prožnost in moč.

Večjega in zmogljivejšega peugeota za zdaj ni. Nastal je iz Pininfarinove limuzinske karoserije ter iz motorja ZPJ4, ki je »evropski« šestvaljnik s štiriindvajsetimi ventili. Zato so to »interno« številko zapisali tudi na zadek vozila, k črkovni oznaki za imenitno opremo.



Sicer pa smo s peugeotom 605 že stari znanci: testirali smo ga za lansko 4. številko Avto magazina, prav tako z opremo SV in prav tako s trilitrskim motorjem v nosu. Zato še vedno velja, da je karoserija 605 preveč preprosta povečava peugeota 405, da bi bila že na daleč in prestižno opazna; da je v celoti sicer skladna (če ste se voljni privaditi skoraj kupejevskega zadka in zato zelo položne zadnje šipe, skozi katero je vidljivost čez visok pokrov prtljažnika precej skopodmerjena) in aerodinamična ( $C_w=0,30$ ), toda tudi sončni gredi podobno zastekljena in zato po tej plati pretemeljito ogrevana; in, da notranjost nekako ne dosegne nivoja, ki so si ga s tem avtomobilom pri Peugeotu zastavili, saj silijo z njim naravnost v evropski avtomobilski vrh.

No, ko gre za SV 24, nekaterih prijetnih razlik ni mogoče prezreti. Lahka kolesna platišča so šestnajstcolska (torej za colo večja kot pri SV 3.0) in zato z gumami vred temeljiteje – za oko pa vsekakor lepše – zapoljujejo prostore pod blatniksi. Tudi notranjost si tokrat zaslubi boljšo oceno: ne le zaradi mer, ki so že od prej znane in predvsem na zadnji klopi, vključno radodarna vrata, dovolj primerne za ugledne limuzinske namene, ampak tudi zaradi usnja na sedežih, na volanskem obroču in na prestavni ročici, ki odločno pomaga razblinjevati siceršnji zelo »plastičen« občutek. Toda glede usnja morate vedeti: ni ravno tiste sorte, da bi ga bili vsak dan sproti in znova veseli; preveč tog je za zimsko sedanje v avtu in preveč pološčen za oprijemljivo sedenje na njem. Ceno in oceno pa zvišu-

je, o tem ni dvoma.

Armaturna plošča je takšna kot pri vseh peugeotih 605: s sredinsko konzolo vred malce zabojniška, pri nadstrešku z obe strani prisekana, sicer pa dobro založena, dobro pregledna in srednje dobro zasenčena. Nastavljalnost volanskega obroča in sedeža voznika tudi tokrat ne pomaga: precej zamotano (ob višjih postavah pa sploh nemogoče) je najti zares sproščeno telesno lego, ki bi stregla vsemu hkrati: udobnemu sedenju, pravšnjem legi glede na precej pologen volanski obroč, dobrvi vidljivosti na vse strani (vključno premajhni zunanjii ogledali), predvsem pa brezhibno doseganje prestavne ročice in pedal. Navaditi se je treba še francosko vrtljivih ročic ob volanskem obroču, prav tako vrtljivih in ne preveč natančnih nastavljalnikov

za mini klimo v avtu ter v vrsto zloženih stikal, med katerimi je najteže hitro najti tisto za varnostne utripalke. Pri drugih se pač manj mudi. Serijsko všteti so tudi širje zglavniki, širje avtomatski in spredaj nastavljalni varnostni pasovi, elektrificirane šipe, ključavnice (vključno daljninsko sprožilo) in (ogrevani) zunanjii ogledali, po višini nastavljaliva žarometa, megleanke, digitalna ura in merilnik zunanja zračne temperature.

Ampak že prej omenjena oznaka 24 zadeva zgolj motor. Ta je še vedno trilitrski, še vedno V-oblike (pod kotom 90 stopinj), še vedno v celiem iz lahke kovine in še vedno s po eno odmično gredjo v vsaki glavi. Pač pa so v glavah tokrat po širje ventili nad vsakim valjem, kar je pripomoglo k povsem novemu in številčno zavidnejšemu motornemu



Notranjost: sožitje usnja in plastike.



Prtljaznik: zajetnih petsto litrov plus vreča (za smuči).

mu diagramu: največjo moč 147 kW (200 KM) doseže motor pri 6000 vrtljajih v minuti, največji navor 260 Nm pa že pri 3600 vrtljajih v minuti. Novim okoliščinam je prilagojena tudi elektronika za vbrizg in vžig goriva ter za nadzor katalizatorja v izpušnem sistemu, sesalni loput je več, pa tudi izpušni kolektor je na novo oblikovan. Motorju so – v primerjavi s SV 3.0 – primarni še oljni hladilnik, povečali (za 0,5 litra) vodni hladilni sistem in dodali še en termostatski ventilator. Hkrati so povečali premer sklopkinega kolata in malenkostno skrjsali prvo prestavo v menjalniku.

Črta! Štiriindvajset ventilov ter z njimi povečan prepih v motorju skrbijo za zdrav in prijeten zvok; hkrati povečana moč zagotavlja dobre zmogljivosti, ugoden največji navor ter krivulja,

ki se vzpenja k njemu, pa omočočata tudi »goljufanje« pri pretikanju. Saj sploh ni potrebno, da ženete motor do že dovoljenih 6500 vrtljajev v minuti: že dosti prej je na kolesih dovolj moč za visokozmogljive vožnje. Pa tudi za hkratno eleganco, ki se ji ta peugeot, športnejšim lastnostim navkljub noče odreči.

Med našimi meritvami smo do posamičnih resničnih hitrosti pospevali takole: do 60 km na uro v 3,4 sekunde, do 80 km na uro v 5,6 sekunde, do 100 km na uro v 8,1 sekunde, do 120 km na uro v 11,5 sekunde, do 140 km na uro v 15,6 sekunde, do 160 km na uro v 21,2 sekunde in do 180 km na uro v 31,1 sekunde. Največja hitrost je znašala resničnih 236 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva pa 14,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

A kot že rečeno: peugeot 605 SV 24 bo biti predvsem (prestižna) limuzina, zato tle dirkarski časi sploh niso pomembni. Pomembna je uglašenost, s katero ta motor premaguje prožnostne napore, pomembno pa je tudi celotno potovalno-hitrostno povprečje, na primer na avtomobilskih cestah.

Zahtevno hitrim, a hkrati francosko udobnim potovanjem je namenjeno tudi stikalo za elektronsko otrjevanje ali mehančanje blažilnikov v vzmetnem sistemu, vozniku in varnosti pa služi še zavorni dodatek ABS, ob sicer citroënsko (saj gre za isti koncern) »strupenih« zavorah. Pod isto oznamko »odlično« štejejo seveda tudi celotne posamične obese, s temeljitimi vodili in temeljitima stabilizatorjem. Tako se tej limuzini tudi ostrih ovinkov ni bat.

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štitotaktni – V 90 stopinj – nameščen spredaj prečno – vrtilna in gib 93,0 x 73,0 mm – gibna prostornina 2975 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 147 kW (200 KM) pri 6000/min – največji navor 260 Nm pri 3600/min – ročična gred v 4 ležajih – po ena odprtina gred v vsaki glavi (vergal) – po 4 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (ben-dix-fenix 4) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1200 W – uravnavani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolurna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I, 3,418; II, 1,834; III, 1,250; IV, 0,969; V, 0,767; vzvratna 3,155; diferencial 4,067 – platišča 7/16 x 16 – gume 205/55 ZR 16 (pirelli)

**Voz in obes:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – vzmetni nogi, trikotna prečna voda, stabilizator – zadaj vijačne vzmeti, dvojna trikotna prečna voda, prečna opora, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutna za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajenje), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedežema – volan z zabolto letvijo, servo, 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,723 m – širina 1,799 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,527 m, zadaj 1,527 m – rajdni krog 12,0 m – teža praznega vozila 1460 kg – dovoljena skupna teža 1960 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 730 kg – prilagajnik (normno) 497 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 235 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,3 s – poraba goriva (ECE): 8,2/10,2/15,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

»Power-slide«, s kakšnim smo izza volana tega peugeota postregli na naši sliki, je torej mogič, ni pa obvezen del njegovih lastnosti. Cvičenje gum tudi ni več moderno, čeprav včasih, ne ravno poredko, dviga voznikovo samozavest. Hočete? Poklicite k Peugeotu, interna 24, pa bo!

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srđan Živulović