

# PRESTIGE RÉSERVÉ

Test: PEUGEOT 605 SV 3.0

To, kar ni povsem uspelo nekdanjemu velikemu peugeotu 604 (1974–1987), naj bi prepričljiveje, predvsem pa bolj zlahka, opravil njegov naslednik. Zato so peugeotu 605 odmerili tri hierarhije hkrati: hišno, v kateri je zapeljal nad druge automobile te znamke; francosko (državno), da bi se znašel vzporedno



z največjim citroënom, če ne tudi malo pred njim; in (vsaj še)

evropsko, kjer naj bi vozil med najzrelejšimi limuzinami.

Vnema je bila tolikšna, da so prezrli najmanj dva ne preveč ugodna podatka: peugeot 605 je s 4,723 metra celotne dolžine ter z 1,799 metra celotne širine še vedno premajhen avtomobil, da bi se mogel uspešneje riniti v limuzinski visoki razred, hkrati pa so mu nadeli obliko, ki je bila že prevečkrat opažena, da bi zmogla vnovič navduševati. Veliki peugeot 605 je namreč dokaj preprosta povečava manjšega peugeota 405, nobeden od njiju pa ne more zatajiti Pininfarinovih sorodstvenih vezi z alfa 164. Izvirno peugeotovski ostaja tako le nos vozila z letasto masko in levom na njeni sredini, pa s trapezoidnima žarometoma, vključno z utripalkama na obeh skrajnih straneh. Med dosti manj unikatno Pininfarinovo delo pa so dajo vzdolžna »reza« na obeh bo-



kih, zelo položni prednja in zadnja šipa ter razmeroma visok, skorajda kupejevski zadek z zares velikim prtljažnikom, ki ga je moč še podaljšati s pomočjo vreče za smuči.

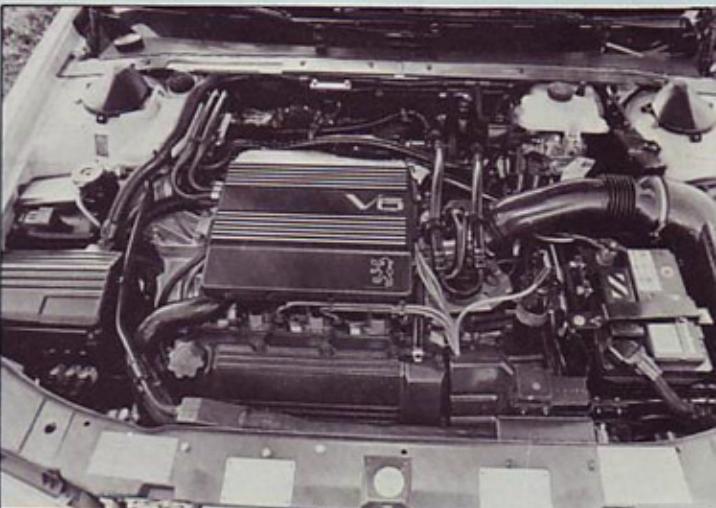
Če zdaj pozabim številne že od prej znane poteze, z zunanjostjo peugeota 605 ni nič narobe. Luminzinska podoba je kljub vsemu dovolj skladna, moderno klinasta in zavoljo tega tudi dovolj aerodinamična ( $C_w=0,30$ ). Boljši aerodinamiki v prid so žrtvovali strešne obrobe, čeprav vrata ob tem niso vrezana pretirano daleč v streho. Pač pa so oblikovana tako, da segajo šipe v njih navidezno precej pod osnovno bočno »črto«, kar pomeni – družno s celotno zastekljitvijo potniškega prostora – predvsem ob jasnih, sončnih dneh precejšen učinek »tople grede«.

Notranjost je velika, ne pa tudi skladno izkoriscena. Čeprav sta vlošanski obroč v voznikov sedež (ročno) nastavljava, je – visoko raščenim ljudem – zelo težko najti sproščen in udoben telesni položaj. Sedež ostaja previsok, premalo vzdolžno pomičen in s prekratko sedalno povr-

šino. Tako je celotna dolžina potniškega prostora najizrazitejša na zadnji klopi, ki ni le široka, ter udobju naklonjeno oblikovana, ampak ponuja tudi dovolj kolenskega prostora – najs bi za samo sedenje, ali pa, ko gre za »ministrsko« vstopanje ali izstopanje skozi vrata z velikima odpiralnimi kotoma. K francoskemu udobju v njegovem klasičnem pomenu gre tokrat šteiti tudi zglavnika na zadnjem naslojnalu, vzdolžno in po višini nastavljiva, sicer pa dovolj vtisnjena, da vozniku ne zastirata zdenjskega pogleda.

Zastira pa mu ga celoten zadek avtomobila! Previsok je, da bi bilo mogoče dobro videti, kaj je za tem peugeotom, zato sta zunanjii ogledali, električno vodenii in po želji ogrevani, dobrodošla pomoč. Če bi bili njuni površini večji, bi bila pomoč še izrazitejša.

Testni peugeot 605 se je kitil z oznako SV, ki sodi po opremi v zgornje območje ponujanih paketov, v kombinaciji z motorjem 3.0 (in s prav takšno oznako na zadku vozila) pa v tretjo od vsega štirih stopenj, ko gre za prešižnost tega peugeota nasploh.



Motor: priletan, zmogljiv in glasen

Zoper preobilje plastike v vozilu pa to še vedno ne zadošča. Posebej v kombinaciji z razmeroma cen enim sedežnim blagom in podobnimi tapetami na vratih bi človek že vnaprej presodil, da bodo »ministri« rahlo nezadovoljni. Če pa vaš okus in zahtevnostjo vred ne sega tako zelo proti avtomobilskemu nebu,

vam utegne biti tudi plastika čisto po volji. Najizrazitejša je okoli armaturne plošče. To so na obeh straneh prisekalici, a je še vedno dovolj pregledna in tudi dovolj dobro zasenčena. Streže z merilniki hitrosti (plus dva kilometrska števca), motornih vrtljajev, temperature in količine motornega olja, temperature hla-



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – V 90° – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 93,0 x 73,0 mm – gibna prostornina 2975 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 123 kW (167 KM) pri 5500/min – največji novar 235 Nm pri 4600/min – ročična gred v 4 ležajih – po ena odprtina gred v vsaki glavi (veriga) – glava in blok iz lahke kovine – elektronska vbrivljavanje goriva in vzg (bendix-lenix) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1120 W – uravnavani izpušni katalizator

**Prenos moći:** motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,168; II. 1,834; III. 1,250; IV. 0,969; V. 0,767; vzvratna 3,155; diferencial 4,067 – platišča 6 1/2J x 15 – gume 205/60 VR 15 (Michelin)

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji – vse štiri kolesa na posamičnih obesah – vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj višačne vzmeti, dvojna trikotna prečna vodila, prečna opora, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vse štiri kolesa (spredaj posebej hlajenje), servo, amejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) – volan z zabolato letvijo, servo, 3,25 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke

**Mera in teže:** dolžina 4,723 m – širina 1,799 m – višina 1,415 – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,527 m, zadaj 1,527 m – rajdni krog 12,0 m – teža praznega vozila 1415 kg – dovoljena skupna teža 1915 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 700 kg – prtljažnik (normno) 497 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

**Zmogljivosti (tovorno):** največja hitrost 222 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,9 s – poraba goriva (ECE): 7,8/9, 6/15,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km

dilne tekočine ter (digitalno) goriva; pa tudi s številnimi kontrolnimi lučmi, razporejenimi delno v testno ploščo, ki nadzoruje vrata in številne tekočine v avtu. Vsa poglavitna stikala – žal s trobljo vred! – so ob volanskem obroču, kar pomeni, ni potrebno obvladovati le premike, ampak tudi bolj zamotane zasuke posamičnih ročic. Sukati pa je treba in ne vedno uspešno, tudi tri ravnalnike elektronsko nadzorovane, po zasnovi pa na pol klimatske naprave, ki je s komandnim delom vsajena v sredinsko konzolo, tik nad preostalimi stikali.

Kdor je zadovoljen s sedežem, je zadovoljen tudi z vsem drugim: s pravilno razmaknjeni pedali ob dovolj ploščati opori za levo nogo, s prijetno debelim in

obloženim volanskim obročem ter s prestavno ročico, ki je – predvsem v nižjih prestavah – zoprno zatikajoča, v celem pa dovolj kratka in gibka za še dovolj hitro pretikanje. Šipe v vratih žene elektrika, elektroficiirani pa so tudi osrednja ključavnica, (pri testnem avtu) pomicna streha, in obtežbi vozila namenjeno prilagajanje višine žarometov. K serijski opremi sodijo še infrardeče stikalo osrednje ključavnice, meglenke, digitalna ura, zunanjji termometer, štirje vzmetni ročaji nad vratni in učinkovita kompresorska troblja. Pa še: nizkopresečne in široke gume na kolesih, hitri vklop brisalnikov, petstopenjski ventilator in ogrevana zadnja šipa.

Motor testnega avtomobila je sodil v zgornjo polovico motori-



zacijske ponudbe za ta avtomobil. Šteti začenjam od spodaj, pri dvolitrskem štirivaljniku, neham pa čisto na vrhu, pri trilitrskem šestvaljniku s šestnajstventilsko tehniko. Vmes sodi tudi dizel s hišnim zakonom PSA, enako značilen za peugeot pa je že dolgo tudi motor 3.0 V6, ki se ga je že zdavnaj pripelo ime »evropski motor«. Poznamo ga že petnajst let iz več podobno velikih limuzin, izdelan je v celiem iz lahke kovine, med glavama je devetdesetstopinski kot in v vsaki glavi je po ena odmična gred, gnana z verigo, in namenjena pogonu po (samo) dveh ventilov nad vsakim valjem. Temu motorju pripada tudi (interna) oznaka ZPJ, v nos pa so ga posadili prečno, za pogon prednjih koles.

Elektronika za polnjenje z gorivom in vžig, hkrati pa tudi za zvezo z uravnavanim izpušnim katalizatorjem, je znamke Bendix-Fenix, tako opremljen motor pa zmore največjo moč 123 kW/167 KM pri 5500 vrtljajih v minuti in največji navor 235 Nm pri 4600 vrtljajih v minuti. Prav do slednje mero se zna tudi uglašeno ter zvočno kultivirano obnašati, kdor pa hoče izkoristiti njegove končne vrtljaje (opozorilno polje na merilniku se začne pri številki 6000, prepovedano pa pri številkki 6500), bo morebiti segel tudi po kosmu vate za ušesa, tako neprijetno glasen in »pločevina« utegne postati ta trilitrski agregat. Eno z drugim gre takole: za povsem zmerno vožnjo ne preveč obteženim peugeotom SV 3.0 zadošča tudi povsem zmerno pretikanje nekje na sredini delovnega območja, ki ga motor zmora. Za kaj več, predvsem pa za dobre končne zmogljivosti pa prožnost, ki jo zagotavlja dokaj strma krivulja navora in razmeroma na dolgo izračunan petstopinski menjalnik, ni dovolj. Motor se mora zavrteti. Pri tem seveda grobo zarohni, a tudi tisto, kar peugeot SV 3.0 pri tem zmora, ni zanesljivo. Med našimi pospeški smo pretikali pri 6500 vrtljajih v minuti, brez tveganj torej, da bi nam elektronski prekinjevalnik pokvaril meritve, in pospeševali z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,8 s, do hitrosti 80 km na uro v 6,1 s, do hitrosti 100 km na uro v 8,8 s, do hitrosti 120 km na uro v 12,4 s, do hitrosti 160 km na uro v 22,7 s in do hitrosti 180 km na uro v 33,1 s. Največja hitrost je bila do pike enaka tovarniški: 222 kilometrov na uro.

Povprečna poraba goriva med testom pa je znašala 13,6 litra neosvičenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. No, ta številka ni ravno za varčevalno nežne duše.



*Notranjost: prostora, slabo odmerjena in plastificirana*

Z vsem drugim se motor temu avtu dovolj dobro poda. Zraven šteje ne le »udobna« uglašenost s prenosom moči, ki ni takšen, da bi ob prednjem pogonu povzročal težave, ampak tudi s podvozjem, ki ni le dobro uravnoven, ampak tudi natančno veden. Vse štiri posamične obese se opirajo na pomožna okvirja pod nosom in pod zadkom, hkrati pa so temeljito nadzorovane s prečnimi (spredaj enojnimi, zadaj dvojnimi) vodili. Hvalisav dodatek je sprožilo v kokpitu, ki z elektroniko uravnavata različni trdoti blažilnikov ob kolesnih vzmeteh. Tako je sproti mogoče izbirati mehkejše in udobnejše vzmetenje, ali pa športno čvrstost, za ostrejše ovinke in manjše karoserijske nagibe. Napisled sta tudi oba stabilizatorja, spredaj pa hkrati še prečne natezne opore, dovolj naklonjeni hitrostno vznemirljivim vožnjam.

Zavore ne skrivajo, da je Peugeot v sorodstvu s Citroënom. Visokotlačni ojačevalni sistem se z vso odločnostjo odzove že ob najmanjšem dotiku zavornega pedala. Natanko tako kot se to dogaja v največjih citroēnih. Je pa tudi peugeot 605 opremljen z vestnim omejevalnikom moči na zadnji kolesi in – ob tej opremi – tudi z ABS, znamke Teves. Volan s servo ojačevalnikom ter z nekaj več kot tremi zavrtljaji je prilagojen lahketnosti vodenja, ne glede na prednji pogon in opazno željo vozila po dodajanju volana na ostreje voženih ovinkih. Reakcije zadka so pri tem zlahka nadzirljive, povsem netežavno pa je tudi vztrajanje tega peugeota v ravn smeri. Njegove limuzinsko potovalne lastnosti, naklonjene predvsem udobju in vozniku z zreliimi navadami, so

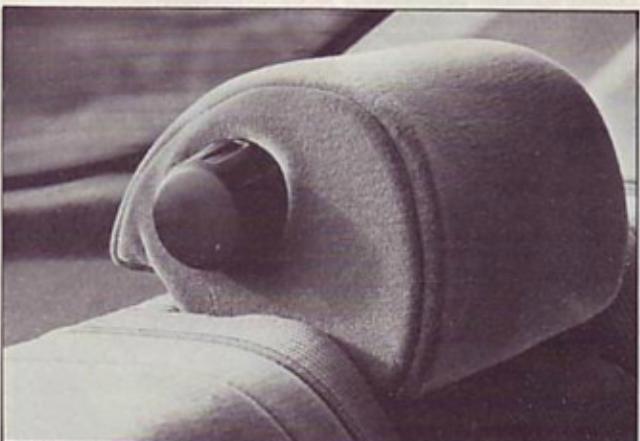
pri tem ves čas prepričljivo v ospredju.

*Čeprav so »prestige réservé« peugeotu 605 SV 3.0 zapisali k njegovim krstnim znamenjem, se vse želje niso izpolnile. Francoski ministri še vedno raje sedajo v velike citroēne in tudi drugi evropski kupci za te av-*

*tomobile ravno ne stojijo v vrstah. Njihovo proizvodnjo so morali prav v minulih dneh celo zmanjšati. Rezervirani prestiž je bil v tem primeru preslabotno jamstvo.*

Tekst: Martin Česenj

Foto: Srdan Živulović



*Zadnja klop: s pripravno nastavljivima zglavnikoma*

*Prtljažnik: velik, dostopen, zares limuzinski*

