

VPRAŠANJE



Ste se že kdaj vprašali, kolikokrat uporabite besedo smer? Bodite malce pozorni! Poglejte: smer na ulicah; smer v slikarstvu; smer v šolanju; smer v računalništvu; smer... Ja, tudi smer v avtomobilizmu.

Peugeotova smer je natančno določena; z njegovo obliko, ceno, izdelavo, da, tudi z imidžem. Zakaj pa ne? Peugeot je takšen avtomobil, da je lahko všeč vsakomur, pa tudi takšen, da nanj nekdo prisega. Zaradi pravkar naštetih Peugeotovih lastnosti, pa tudi zaradi njegove bogate zgodovine.

Vendar je opiranje na zgodovino lahko dvorezen meč. Zato Peugeot gradi prihodnost na sedanosti. Zato je peugeot 605 skoraj kupejevsko nizka limuzina značilne oblike, ki je čas nikakor ne more opazno načeti. Eleganca. Pa menite, da takšnemu avtomobilu pristoji dizelski motor?

Pa menite, da takšnemu avtomobilu pristoji dizelski motor?

Vprašajte mene. Pravim, vsekakor. Ne bom uporabil pridevnikov, ki se prično z naj, ampak tale dizel je v svojem razredu prav gotovo eden boljših. Dvainpollitrski triventilski štirivaljnik z lahko glavo je opremljen z vsem, kar se za tovrstno grajen sodoben agregat spodobi: tudi z odmično gredjo v glavi, gnano z zobatim jer-

Prostorno: prtljažnik



menom, pa s turbinskim polnilnikom in hladilnikom vmesnega zraka. Čeprav znaša nadtlak polnjenja le 0,8 bara, doseže motor zavidljivo visoko litrsko moč 53 KM/liter in hkrati ugodno razdelitev velikega motornega navora. Njegov tek je izjemno miren in tih v vsem delovnem območju, ki sega od 2000 do 5000 motornih vrtljajev. Turbinski polnilnik se zbudi že pri vrednosti 1500 na merilniku vrtljajev, kar naznani tih in nemoteč žvižg, pa vendar je dizelskega motorja s turbinskim polnilnikom nevaženemu vozniku kljub vsemu včasih prepozno. Menjalnik je namreč izrazito dolgo izračunan, kar je med vožnjo

SMERI

Tale dizel je v svojem razredu prav gotovo eden boljših.



Odljučno: motor

obremenitev, značilno za dizle, zlahka opazite na merilniku temperature hladilne tekočine, ki se pri priganjanju na avtomobilski cesti pomakne nekoliko bolj proti znamki 100 stopinj Celzija. Toda nič ne de: tudi po nekajdesminutnem priganjanju hladilna tekočina ne doseže prepovedane vrednosti.

Peugeot 605 ne bo kupil tisti, ki vozi večinoma po mestu, in peugeot 605 SVdt ne bo kupil tisti, ki le redko prestopi slovensko mejo. Mehak servovolani, mehak menjalnik, prijetna svetlo sivo črna kombinacija notranjosti z vložki lesa, zelo prostorna notranjost, udobni, dobro bočno oprijemljivi sedeži v plišu prijetnem na otip, izjemno kakovosten radijski sprejemnik s kasetofonom in cedejem v prtljžniku (če ste pri denarju in radi tudi v avtomobilu poslušate dobro glasbo, tole kombinacijo toplo priporočam) in nasploh bogata oprema kar vabijo na daljšo pot.

Poleg električnih pomagala vseh vrst (ključavnica, sipe, ogledali, sedeži, snop žarometov, sončna streha) ponuja peugeot 605 SVdt tudi kodo za vžig, ogrevanje prednjih sedežev, samodejno klimo, tempomat in komolčno oporo na voznikovem sedežu. Kar je, je. Spreglejmo dolge gibe tanke prestavne ročice, digitalni merilnik goriva, ki kaže preostalo količino goriva v posodi v litrih, in nekoliko zastarelo obliko armaturne plošče. Z drobnarijami ne bo težav, saj je odlagališč na pretek in tudi na zadnji klopi je poskrbljeno za varnost in udobje: tudi srednji varnostni pas je samodejen in zglavnika na naslonjalu sta vzdolžno (!) pomična. Če pristejemo še zelo dobro lego na cesti, dobre (a precej glasne v ovinkih) gume in ugodno porabo goriva, ki jo je z zmerno duše vožnjo moč zlahka doseči, lahko mirne duše zapišem, da je peugeot 605 SVdt dober avtomobil.

In smer je tako dana. Razlagate si jo lahko tako ali pa drugače, pa kljub temu menim, da po vsem naštetem dvoma ne bi smelo več biti. Peugeot 605 SVdt tam, kamor spada, še vedno dobro sivi lasce konkurentom.

VINKO KERNIC
 Foto: SAŠA PRELESNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriktni - dizelski - vrstni - gibna prostornina 2446 kubičkov - kompresija 22,0:1 - največja moč 94,5 kW (130 kW) pri 4300/min - robčna gred v 5 letajih - 1 odmična gred v glavi (zoboti jermen) - 3 ventili za vsak valj - visakofačna dizelska črpalka za posredni vzbuj (bosch VP 36) - turbinski polniinik garet T2, natak polnjenja 0,8 bara, vmesni hladnik polnjenega zraka - vodna hlajenje 13,0 ltra

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,418; II. 1,864; III. 1,177; IV. 0,861; V. 0,642; vzvratna 3,418; diferencial 4,063 - gume 205/65 R 15 V (pirelli P 4000)

Voz in obesa: 4 vrata, 5 sedežev - samonosa karoserija, spredaj in zadaj s pomočnim okvirjem - spredaj posamične obesa, vzmetni rogi, trikotna predna vodila, stabilizator - zadaj posamične obesa, dvojna trikotna vodila, vijolne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (prilino hlajenje), zadaj kalutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4765 mm - širina 1799 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2800 mm - kolatek spredaj 1527 mm, zadaj 1528 mm - rajdni krog 12,0 m - **notranje:** dolžina 1670 mm - širina 1520/1510 mm - višina 870/900/880 - vzdolžnica 900-1100/970-750 mm - prtljžnik (norma) 497 l - posoda za gorivo 80 l

Teže: prazno vozilo 1530 kg - dovoljena skupna teža 2030 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1500 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 201 km/h - paspetek 0-100 km/h: 12,1 s - poraba goriva (ECE) 5,1/6,8/9,2 l/pinskoga oja na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost 201 km/h (V. prestava)

Pospeški:
 0-60 km/h: 5,3 s
 0-80 km/h: 8,2 s
 0-100 km/h: 12,3 s
 0-120 km/h: 17,6 s
 0-140 km/h: 26,3 s
 1000 m z mesta: 33,7 s (155 km/h)

Prožnost:
 1000 m od 40 km/h (IV): 35,4 s (155 km/h)
 1000 m od 40 km/h (V): 45,7 s (135 km/h)

Zavarna pot:
 od 150 km/h: 97,5 m
 od 100 km/h: 43,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na **resnično**
 60 55,2 km/h
 80 76,1 km/h
 100 98,1 km/h
 120 117,6 km/h

Truž v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	59	58	57
100 km/h	67	63	62
150 km/h		69	68
prosti tek		50	

Poraba goriva:
 Testno povprečje 11,6 ltra/100 km

Hvalimo	Grajamo
<ul style="list-style-type: none"> Prožnost motorja Oprema Videz Prstnost, udobje 	<ul style="list-style-type: none"> Poraba goriva Oblika armaturne plošče Slabotna trolja, stikalo v obvolanski ročici Digitalni merilnik goriva

Končna ocena
 Peugeot 605 SVdt je dober izdelek te tovarne: če nani gledamo kot na limitirano privzgotnjena srednjega razreda ali če omo doabno gleda le njegov motor. V močni konkurenci predvsem nemških avtomobilov je dobra alternativa s posebnim imidžem.



treba upoštevati. Kdor presede v takšen avtomobil iz avtomobila z bencinskim motorjem, bo sprva prav po nepotrebnem gnal motor do več kot 5000 motornih vrtljajev. Zaman. Tam je tale motor, kot vsak dizel, mrtev. In ko se navadite voziti v višji prestavi, kot bi to počeli pri bencinskem motorju, ugotovite, da peugeot 605 SVdt živahno pospešuje in doseže veliko največjo hitrost, s tem pa je tudi potovalna hitrost lahko zelo visoka. Večjo (toplotno)

Nekoliko staromodno: armaturna plošča

