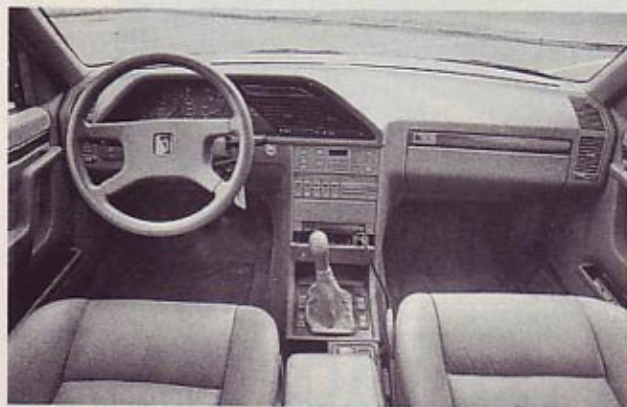


Test:

## PEUGEOT 605 SVdt



Zgolj po notranosti peugeota 605 ni moč uganiti, kakšen motor je v nosu

Zadevo »dizelske limuzine« Peugeot že dolgo let obvlada. Torej je čisto normalno, da imajo na seznamu tudi peugeot 605 SVdt, največjo hišno limuzino z naj sodobnejšim hišnim (turbo)dizlom.

To je zelo spretno izbrana kombinacija. Peugeot 605 je sam po sebi dovolj imeniten, da tega ni treba vnovič dokazovati. Klasična karoserijska zasnova z nekaj svojstvenimi utori in robovi, sicer pa z mehкими potezami na nosu in zadku dobro kljubuje času; ne le z zunanjim videzom, tudi z notranjo prostornostjo, v številni prtljažnik in celotno udobje za štiri ali pet potnikov. Eleganca in dobra oprema sta všteta že v osnovno ceno, opazna resnost – ne le malce puščobnega zadka, ampak tudi posamičnih delov notranosti – pa namiguje, da zna biti ta avtomobil kos tudi uradnim vožnjam, ne le družinskim potovanjem. Voznik, najsi bo livriran ali v kavbojkah, je vedno



# ENKRAT



Dno prtljažnika je nizko, rezervno kolo je še nižje

prepričan, da vozi čvrst, varen in zelo spodoben avtomobil.

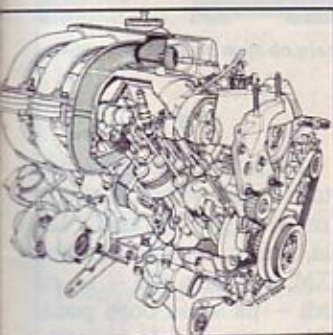
Turbodizel v nosu tega vtisa niti malo na pokvari. Raje bi rekel, da ga pomaga utrditi. Motor je štirivaljni, z lahko glavno in so ga sneli s tiste police koncerna PSA, ki je namenjena tudi Citroënovi porabi. Tovar niška oznaka zanj je XUD 11 A TE, z blokom je v bližnjem sorodstvu s hišnimi bencinskimi stroji XU 10, človeku pa ostane v spominu zaradi treh ventilov nad vsakim valjem: dva sta sesalna, tretji pa služi

izpuhu. (Tudi turbodizel je namaščen prečno v nosu vozila in nagnjen za 30 stopinj nazaj. Dvodelna in s 16 montažnimi vijaki speta glava je iz lahke kovine, vseh dvanajst ventilov ima enak, 34-milimetrski premer, odlično gred pa poganja zobati jermen.

Motor je visok le trideset centimetrov, vse njegove pomožne agregate, tudi tiste s seznama doplačil, žene en sam jermen, zato je prostorsko dokaj varčen in uporaben primer. Njegova manj vidna po-



# ZA DVAKRAT



Hišna (PSA) zasnova: štirje valji, dvanajst ventilov, turbinski polnilnik, 109 KM

sebnost je natančno usmerjanje mazalnega olja v njem, med finese pa štejejo tudi oblike batov (v prid uspešnejši delitvi tlačnih sil) in materialov zanje. Visokotlačni črpalki za vbrizgavanje goriva pomaga turbinski polnilnik na izpušne pline, s polnilnim tlakom 0,8 bara ter s hladilnikom polnilnega zraka. Ugodnemu termičnemu počutju motorja so namenili tudi oljni hladilnik, kombiniran z vodno-hladilnim sistemom, plus dva hladilna ventilatorja. Toplo motorno vodo pa so uporabili tudi

za predgrevanje plinskega olja, ob vходу v valje. Sistem by-pass v izpušni cevi je tam za čistejše okolje, temeljita zvočna izolacija in z bazaltno volno napolnjeni glušniki pa izjemno uspešno blažijo dizelski trušč.

Tudi vpetje motorja je posebej mehko, zoper odvečne tresljaje. In – poslušano s sedežev v avtu – ta dizel res nikogar ne moti. Za zagon potrebuje le kratko odmerjeni čakalni čas, steče dobrovoljno in takojci gladko in se potem tudi tako vrti. Največjo moč 80 kW (109

KM) doseže pri 4300 vrtljajih v minuti, največji navor 245 Nm pa pri 2000 vrtljajih v minuti. Do številke 4500 smo motor priganjali le med našimi meritvami, sicer pa je takšno početje popolnoma odveč. Prožnost je dovoljšnja za omahujoče pretikanje navzdol, pospeški so ugodni tudi v zmernem delovnem območju in petstopenjski menjalnik je izračunan tako, da

*Voznik, najsi bo livriran ali v kavbojkah je vedno prepričan, da vozi zelo spodoben avtomobil.*

doseže 605 SVdt največjo hitrost v peti prestavi in pri še povsem nenevarnih vrtljajih ročične gredi.



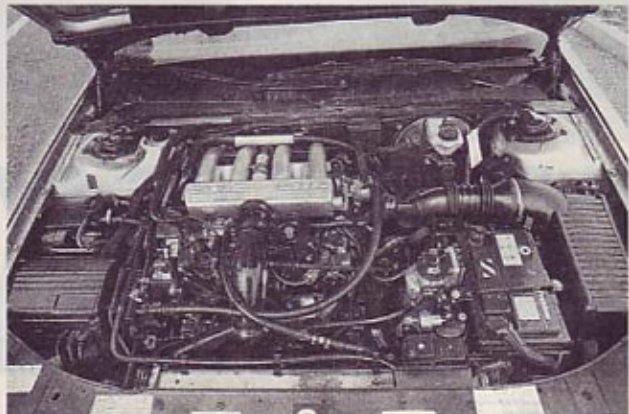
Zato vnovič ponovim: ta turbodizel je eden zdaleč najuglajenejših (tudi na račun vstavitve

### Počutja ta turbodizel nikoli ne kvari!

v peugeotovo okolje), kar sem jih srečal. Tudi njegove zmogljivosti so temu vozilu še dovolj dobro po meri. In tudi porabo goriva si velja – pazljivo prebrati: testno povprečje je – po vseh prav nič nežnih voznjakh – znašalo le 8,4 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Upošteva je 80-litrsko posodo zanj po-

meni to okroglih 950 kilometrov vožnje brez vmesnega natakiranja. Tudi razčlenitev porabe je ugodna: med testom nismo nikoli presegli 10,1 litra, pač pa smo – nežnejše etape – prevozili tudi s samo 5,4 litra goriva na 100 prevoženih kilometrov. Lahkotnost gibanja, ki jo zagotavlja ta dizel, pa ostaja tudi ob tako varčni vožnji še zadovoljivo kos zmernim hitrostnim povprečjem.

Počutje je bilo v testnem 605 SVdt olepšano še z usnjem na sedežih, volanskem obroču in ob prestavni ročici, z elektrificiranimi šipami in ogledali, z električno pomičnimi sedeži, z vzdolžno in po višini nastavlji-



Motor je sicer sorazmerno majhen, gneča ob njem pa je vseeno velika

vim volanom, pa še z dobro napravo hi-fi in s samodejno miniklimo.

Že res, kakšna nadrobnost bi bila lahko tudi temeljiteje obdelana in rezervno kolo zoprn visi pod zadkom avta. Toda v celem je tudi ta peugeot prepričljiva potovalna limuzina s tisto pravo mero francoskega šarma, ki dela peugeotote vsakič znova zanimive.

Enkrat za dvakrat je bila torej bistra poteza! Turbodizel, ki ga je PSA razvil v Lillu, dobro dene že citroënu XM, peugeotu 605 – se mi zdi – pa se še bolje poda. Obvezen pa ni, če nočete!

Tekst: MARTIN ČESENJ

Foto: IGOR MODIC

To je avto za zrele ljudi, prava »makina« za družino, ki veliko potuje. Gobček ima ljubek, zadnjega dela pa ne – luči so čudne in nekaj mu manjka. Sicer pa si v njem predstavljam pravega nedeljskega voznika z družino, ki vstopa v avto le v copatah.



Sara

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizel - nameščen spredaj prečno - vrtna in glob 85,0 x 92,0 mm - gibna prostornina 2088 kubični - kompresija 21,5:1 - največja moč 80 kW (109 KM) pri 4300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 38,3 kW [52,2 KM]/liter - največji navor 245 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 3 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna črpalka za gorivo - turbinski polnilnik na izpušne pline - polnilni tlak 0,8 bara - hladilnik polnilega zraka - vodno hlajenje, 10,0 litra - motorno olje 6,0 litra - akumulator 12 V, 65 Ah - alternator 1000 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokoltna sulica - sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,418; II. 1,945; III. 1,250; IV. 0,898; V. 0,674; vzratno 3,333; diferencial 3,930 - plaščča 6j x 15 - gume 195/65 TR 15 (M+S), michelin, katalni obseg 1,92 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 43,5 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - varnostna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji -  $C_x = 0,30$  - vsa štiri kolesa na posamičnih obesih - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj trikotna prečna vodila, prečna opora, vijčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokračna zavora, kolotne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, ABS, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4721 mm - širina 1799 mm - višina 1426 mm - medosna razdalja 2800 mm - kolotek spredaj in zadaj 1535 mm - najmanjša razdalja od tal 100 mm - radijski krog 12,0 m - **notranje:** dolžina (od amortisne plaščče do zadnjega naslonjala) 1690 mm - širina (kolotni) spredaj 1520 mm, zadaj 1510 mm - višina (nad sedežem) spredaj 970 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1080 mm, zadnja klopa 960-760 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljajnik (normalni) 497 litrov - posada za gorivo 80 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1430 kg - dovoljena skupna teža 1930 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavoro 715 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,3 s - poraba goriva (ECE): 5,1/6,8/8,9 litra plinskega olja na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
192 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**  
0 - 60 km/h 5,8 s  
0 - 80 km/h 10,2 s  
0 - 100 km/h 14,6 s  
0 - 120 km/h 21,3 s  
0 - 140 km/h 30,6 s  
0 - 160 km/h 49,0 s  
1000 m z mesta:  
36,4 s (152 km/h)

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV.):  
37,2 s (146 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.):  
45,6 s (130 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 150 km/h 105,3 m  
od 100 km/h 50,3 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**  
kazalec na resnično

60	58,3
80	79,2
100	96,2
120	115,7

**Poraba goriva**  
testno povprečje:  
8,4 litra/100 km

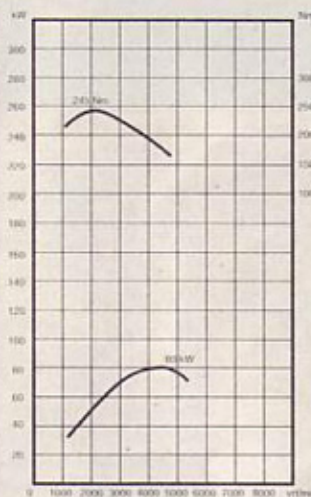


DIAGRAM MOTORJA



DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- motor: zmogljivosti in varčnost
- menjalnik
- oprema
- štiri posamične obese
- limuzinska zrelost

## Grajammo

- rezervno kolo pod zadkom
- drobne nenatančnosti pri končni obdelavi
- puščobni karoserijski detajli

## Cena

DEM 50.740 (Peugeot, Nemčija)

## Končna ocena

Peugeot 605 SVdt je družinska ali službena potovalna limuzina z veliko mero uglajenega sožitja med zunanjim videzom, udobjem in turbodizelskim motorjem. Ta je ne le uglajeno delujoč, ampak tudi dovolj zmogljiv in prijazen varčen. Z eno posodo goriva vas zmore pripeljati več kot 900 kilometrov daleč.