

Potovati ali ...



...ne potovati, bi se dandanes vprašal vsem znani Shakespeare. Pri Peugeotu bi mu odgovorili: z našim 607 vsekakor potovati, zlasti če ga poganja moderni 2,2-litrski motor HDi.

Marsikdo bi se nato še vprašal: zakaj ravno 607, in še pomembneje, zakaj ravno v povezavi z 2,2-litrskim agregatom, ki je za povrh vsega še dizel, saj je recimo hišni trilitrski bencinski agregat močnejši in v vseh pogledih mnogo zlahtnejši. To pa so lastnosti, ki jih vsak posameznik na dolgi vožnji še kako ceni. Toda upoštevati je treba tudi drugo, ravno tako zelo pomembno lastnost, ki se ji pravi žeja oziroma poraba goriva. In pri tem se bencinski šestvaljnik odreže veliko slabše, saj potrebuje za potešitev žeje neprijetno večjo količino goriva kot vedno odžejani dizel. Ravno ta lastnost omogoča precej daljšo vožnjo brez nepotrebnih vmesnih postankov na bencinskih črpalkah. Avtomobil lahko ob zmerni vožnji in z zalogo goriva v rezervoarju prevozi tudi več kot 1000 kilometrov (najmanjša povprečna poraba na testu 7,6 l/100 km) oziroma ob zelo težki desni nogi najmanj 700 kilometrov (največja povprečna poraba na testu 10,2 l/100 km). Po drugi strani smo zaznali neprijeten dizelski značaj. V prostem teku se kljub vgrajenima izravnalnima gredema od motorja širijo neprijetni tresljaji, ki jih sicer ni nesprijem-

ljivo veliko, toda so. Agregat prav tako ne more kljub dobri zvočni izolaciji skriti svoje narave delovanja. Toda za bencinske privržence moteči lastnosti se med vožnjo dobro razblinijo (tresljaji se v celoti umirijo, trušč pa, na žalost, le deloma). Turbina se začne nežno prebujati pri 1700 vrtljajih glavne gredi in se popolnoma zbudi pri 2000 vrt/min. Od tod naprej motor nastopa suvereno in se brez večjih težav zavrti do (za dizle) visokih 5000 vrt/min. Vendar vam odsvetujemo priganjanje prek 4500 vrt/min, saj tam že začne upadati prožnost motorja.

Druga lastnost avtomobila, nad katero so lahko potniki na daljših poteh navdušeni ali razočarani, je podvožje. Tudi to je zaradi udobja namenjeno predvsem potovanju. Požiranje tako daljših kot tudi krajših grbin in drugih ne-

ravnin je učinkovito. Zato pa se visoka stopnja udobja pozna pri legi. Če se boste odločili zaviti z avtoceste na podeželje, boste kaj kmalu občutili dejansko velikost ali, bolje rečeno, maso vozila, saj se avtomobil v ovinkih dokaj močno nagiba. Če vas bo na cesti presenetila kakšna nevšečnost, vam bodo priskočile na pomoč dovolj učinkovite zavore, ki so seveda podkrepjene s sistemom ABS in z varnostnim dodatkom. Ta pri močnem pojemanju hitrosti vklopi vse štiri varnostne utripalke (preverjeno deluje!) in s tem opozori preostale udeležence v prometu o nevarnosti na cesti.



Udobju namenjen delovni prostor: dobra ergonomija, kakovostni materiali in elegantni vložki iz lesa

Pri močnem pojemanju hitrosti vklopi vse štiri varnostne utripalke

Če pa boste želeli zgolj uživati v vožnji, vam bo to omogočila dobra ergonomija v notranjosti. To velja tudi za položaj za volanom, saj izdatno nastavljen sedež in volanski obroč omogočata, da si dejansko vsakdo lahko najde ustrezen položaj. In tudi tisti na zadnji klopi bodo zadovoljni z dovolj bogato odmerjeno prostornostjo.

Glede bogate opremljenosti naj še omenimo, da je šeststosedmica z dodatnim paketom opreme Pack (doplačilo 640.000 tolarjev) resnično pošteno opremljena. Na poti vas bodo razvajali dobra samodejna klimatska naprava, radijski sprejemnik z dodatnim izmenjevalcem zgoščenk v prtljažniku, daljinsko upravljana osrednja ključavnica, prijetno mehki in udobni sedeži (s slabo bočno oprijemljivostjo), ki so v celoti električno nastavljivi, in tempomat. Na koncu bi na seznam bogate in dobrodošle serijske opreme z veseljem dodali še v deževnih dneh udobju namenjeno tipalo za dež, toda tega na žalost ni možno zapisati. Povzroča namreč težave, saj je preveč občutljivo: med vožnjo brisalci izredno kmalu dosežejo največjo hitrost brisanja, ko bi povsem zadosto-

vala osnovna stopnja brisanja. Tipalo je podobno neučinkovito tudi pri vožnji skozi predor - brisalnik so delovali skozi celoten predor, čeprav je bil dolg več kot 400 metrov.

Mirne duše zapišemo, da je Peugeotu uspelo sestaviti dober in predvsem varčen potovalni avtomobil, ki bo potnike razvajal z visoko stopnjo serijske opremljenosti in udobja ter občasno voznika jezil z nedodelanostjo tipala za dež. Morda pa nam želijo pri Peugeotu na povsem nov način sporočiti, da ob deževnih dneh ni pametno potovati. Kdo ve?

Peter Humar



Varčen, v prostem teku rahlo tresoč (kljub vgrajenim izravnalnim gredem) in z dizelsko naravo delovanja: agregat 2.2 HDi

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 × 96,0 mm - gibna prostornina 2179 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 98 kW (133 KM) pri 4000/min - največji navor 317 Nm pri 2000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriv a po sistemu skupnega voda (Bosch) - turbinski polnilnik na izpušne pline (Garrett), nadtlak polnilnega zraka 1,1 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 10,8 l - motorno olje 4,75 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,418; II. 1,783; III. 1,121; IV. 0,795; V. 0,608; vzvratna 3,155 - diferencial 4,176 - gume 225/55 ZR 16 (Pirelli P6000)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, večvodilska prema s prečnimi, vzdolžnimi in poševnimi vodili, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4871 mm - širina 1835 mm - višina 1460 mm - medosna razdalja 2800 mm - kolotek spredaj 1539 mm - zadaj 1537 mm - rajdni krog 12,0 m - **notranje:** dolžina 1730 mm - širina 1530/1520 mm - višina 930-990/890 mm - vzdolžnica 850-1080/920-670 mm - prtljažnik (normno) 481 l - posoda za gorivo 80 l

Mase: prazno vozilo 1535 kg - dovoljena skupna masa 2115 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 545 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,6 s - poraba goriva (ECE) 9,0/5,5/6,8 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	Merilnik:
0-60 km/h: 4,8 s	7,7 s	reznično:
0-80 km/h: 11,1 s	60	58,1 km/h
0-100 km/h: 15,9 s	80	80,1 km/h
0-120 km/h: 22,0 s	100	98,9 km/h
0-140 km/h: 32,5 s	120	119,7 km/h
1000 m z mesta: 32,8 s	140	139,4 km/h
(160 km/h)	160	157,9 km/h

Največja hitrost: 205 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 33,9 s (161 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 41,2 s (148 km/h)

Zavorna pot: od 150 km/h: 95,0 m
od 100 km/h: 42,4 m

Poraba goriva: Testno povprečje 8,7 l/100 km
Najmanjše povprečje 7,6 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritve:			
Prestava: III. 57	IV. 56	V. 55	T = 4 °C	
50 km/h	64	61	60	p = 998 mbar
100 km/h	67	66	66	rel. vl. = 68 %
150 km/h				
200 km/h				
Prosti tek				

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Šeststosedmica je dober in udoben potovalni avtomobil, ki bo uporabnike razveseljeval z bogato opremljenostjo. Vozniku bo preglednice povzročalo le občutljivo tipalo za dež.

- ⊕ motor
- ⊕ poraba goriva
- ⊕ udobno podvožje
- ⊕ bogata opremljenost
- ⊖ občutljivost tipala za dež
- ⊖ slaba bočna oprijemljivost prednjih sedežev
- ⊖ nagibanje v ovinkih

CENA: 7.149.000 SIT (Peugeot Slovenija)