



'Najpežo'

Da je Šestosedmica Peugeotov najprestižnejši model, je jasno. Kratek pogled na cenik izda: več kot deset milijonov boste za avto z levom na nosu pravzaprav plačali le pri dveh modelih.

Oba nosita oznako opreme Pack Ivoire, kar se po slovensko prebere 'praktičnočistovsamožnavsakdanjao-prema', za doplačilo si lahko zaželite le še ksenonske žaromete, navigacijo, pomnilnik, nastavev sedeža ali kaj podobnega. Za deset milijonov kar ugodna kupčija, če seveda pozabi-mo na dejstvo, da Šestosedmica ne sodi med najmlajše avtomobile.

Da ne bo pomote: tudi 607 je, kot je pri avto-mobilih v navadi, doživel pomladitev: nekaj

novih barv in materialov v notranjosti, nova so platišča, in ko smo že pri obutvi, nov je tudi serijski sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah, sistem za pomoč pri parkiranju ima sedaj senzorje tudi spredaj, nov je sistem Bluetooth za prostoročno telefoniranje, na zunaj pa boste novo Šestosedmico prepoznali tudi po letvicah na odbijačih v barvi karoserije ter po novi obliki prednjega odbijača (z večjo odprtino za svež zrak), ki štrli za tri centimetre dlje pred prednja kolesa. To 30-milimetrsko povečanje prednjega



previsa je posledica novega srca, 2,7-litrskega turbodizla (pri Peugeotu pač nosi oznako HDi) s filtrom trdnih delcev. A o tej različici kdaj dru-gič, tokrat smo preizkusili cenovno enakovredni (ja, tudi Peugeot spada med znamke, ki na račun voznikov avtomobilov z bencinskimi motorji 'subvencionira' voznike dizlov) bencin-ski šestvaljnik. Tudi tega so ob pomladitvi rahlo prenovili. Zdaj zmore 211 uglajenih konjev, ki so večino časa povsem tiho, a se ob povečanih voznikovih zahtevah oglasijo s pridušenim ren-čanjem. Kombinacija s šeststopenjsko avtomati-ko je odlična, še posebej pa navduši pripravlje-nost menjalnika, da pravočasno (že med zavira-njem) prestavi v nižjo prestavo. Tako kakršnako-li potreba po (sicer mogočem) ročnem sekvenč-nem pretikanju odpade. Ta avto pravzaprav ponazarja bistvo menjalniške avtomatike v dobrem avtomobilu: zataknete v D in na vse skupaj pozabite. Zmogljivosti je (relativno, seve-da) vedno dovolj, ni treba poslušati dizelskega ropotanja, nobenih sunkov turbinskega polnilni-ka. In poraba s svojimi povprečno štirinajstimi litri tudi ni pretirano visoka.

Poleg tega ima avtomatika še eno dobro last-nost, odlično namreč zamaskira vse negativne lastnosti prednjega pogona, še posebej v kom-binaciji s precej moči in dokaj mehko, udobju naklonjeno nastavitvijo podvozja. Vrtanja koles v prazno (tudi ob zavijanju) je tako malo, pa zato tudi sistemu za stabilnost ni treba veliko posegati v sporazumevanje med voznikom in avtomobilom.

Podvozje? Predvsem udobno, potem udobno in šele na tretjem mestu udobno. Športnosti tule raje ne omenjajte. Do zadnjic potnikov se prebi-jejo le redke neravnine, pa še te prej zaslišijo kot začutijo. Škoda, ker se ne tako udobno sedi na prednjih sedežih: tu je vzdolžnega pomika še vedno premalo, enako velja za globinsko nastav-

ljivost volana, vse skupaj pa na daljših poteh večje voznike utruja. Boljša rešitev je (ob majh-nih potnikih spredaj) vožnja na zadnjih sedežih, vsekakor pa se starost zasnove Šestosedmice pozna tudi tu: glede na celotno dolžino vozila je medosja in s tem notranje dolžine bolj malo, zato pravega prostorskega razkošja ne pričakuj-te. Glede na ceno pa sploh ni slabo.

Sicer pa se pravzaprav bistvo tega 'Najpežoja' suka ravno okoli cene in opreme. Za dobrih 10 milijonov dobite uglajeno, ne sicer vrhunsko prestižno limuzino z veliko opreme, udobja in zmogljivosti. Če niste ubrisani na zvenече znam-ke in na limuzinsko športnost (in v višino ne presegate kakega metra osemdeset), z izbira Šestosedmice ne morete ustreliti mimo. ■

Peugeot 607 2.9 V6 Ivoire Pack	
Cena osnovnega modela:	10.210.000 SIT
Cena testnega vozila:	12.060.000 SIT
NAŠE MERITVE (T=9 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 63 % / Stanje km števca: 2165 km)	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,4 s
402 m z mesta:	16,7 s (140 km/h)
1000 m z mesta:	29,9 s (181 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	9,2/14,9 s
80-120 km/h (V./VI.):	14,3/17,0 s
NAJVEČJA HITROST	
	230 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	43,7 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	13,8 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - gibna prostornina 2946 cm³ - največja moč 155 kW (211 KM) pri 6000/min - največji navor 290 Nm pri 3750/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/50 R 17 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S). Mase: prazno vozilo 1644 kg - dovoljena skupna masa 2144 kg. Mere: dolžina 4902 mm - širina 1835 mm - višina 1442 mm - prtljajnik 481 l - posoda za gorivo 80 l. Zmogljivosti: največja hitrost 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 14,9/7,5/10,2 l/100 km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ cena ▲ oprema ▲ še vedno svež videz	
▼ položaj za volanom (večji vozniki) ▼ notranja prostornost ▼ volan brez povratnega občutka	
Končna ocena	
BMW? Mercedes? Audi? Morda, a za precej več denarja. 607 ponuja le malo nižji nivo udobja za precej manj denarja - malo na račun svoje starosti (in pripadajočih pomanjkljivosti), malo na račun zvena imena blagovne znamke.	