

Test

PEUGEOT 806 TURBO SV

Tržni pokazatelji širom po Evropi, govorniki o tem, da se nezadržno širi prodaja in s tem tudi moda enoprostorskih vozil, ki prihaja na našo celino večidel iz Amerike, pomeni pa idealno mešanico avtomobila med družinsko uporabnostjo, voznimi zmogljivostmi, poslovno in transportno uporabnostjo in, jasno, ceno.

PRIHODNJI

Preskušeni peugeot 806 je tipičen predstavnik tega avtomobilskega segmenta, je eden izmed četverice, v katero spadajo še citroën evasion, fiat ulyse in lancia z. Vsi štirje pomenijo odločno konkurenco že zelo uspešnim renaultu espaceu, chryslerju voyagerju in pontiacu trans sportu.

Kaj moti ob prvem pogledu na takšno vozilo voznika več ali manj klasičnega avtomobila? Velikost? Nič strahu, je le optična prevara, vsaj kar se dolžine tiče! Peugeot 806 je dolg namreč le dobre 4 cm manj kot štiri in pol metra, je pa res nekoliko širši in višji od limuzin tega razreda. Pri višini vozila je za nekatere

moteče le nekoliko višje leženje k sedežem, pri reševanju problemov s širino (različica SV) pa si pomagata tudi z zunanjsima ogledaloma, ki ju

je moč s pomočjo elektrike zložiti in se na ta način izmuzniti skozi ozek prehod. Glede na višino vozila pa bi vzvratni ogledali lahko bili



*Uporabna in sodobna
armaturna plošča*



ČAS I

tudi nekaj višji.

Dno vozila je v eni sami ravnini, kar ima precej dobrih pa tudi kakšno slabo lastnost. Ena izmed dobrih je ta, da lahko res hitro in praktično spreminjate položaj sedežev za takšne ali drugačne namene (v avtu lahko ostaneta na primer le voznikov in sovoznikov sedež, kar pomeni dva metra dolg prostor, ki je najmanj - med blatnikoma - 118 cm širok in visok 112 cm). Sedeže v drugi in tretji vrsti lahko s pomočjo praktičnega mehanizma zelo hitro odstranite, jih obračate, premikate pa jih lahko glede na dva možna položaja pri vpetju za 12,5 cm naprej-nazaj in za 6,5 cm levo-desno. Sedalna površina je pri teh sedežih nekoliko nižja kot

pri prednjih dveh, kar občutijo predvsem višji potniki, pa tudi nekoliko bolj skopo je odmerjena. Zagotovo pa ti sedeži niso namenjeni samo otrokom.

Mala slabost dna v eni ravnini je osebna prtljaga, ki jo morate prerezati na kak prost sedež ali skrbno zložiti v prtljažnik, saj v primeru, če je prosto premikajoča se po tleh, lahko pri trčenju gibalna količina 4 kg težkega poslovnega kovčka pomeni nič kaj nežno masažo za nogo, ki ji stoji napoti. Vse potnike z voznikom na čelu pa zagotovo razveseli dostop v vozilo, ki je možen skozi dvojna klasična in dvojna drsna vrata, če pa kdo izrecno želi, tudi skozi vrata na zadku. Mimogrede,



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86,0x86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 8:1 - največja moč 108 kW (150 KM) pri 5300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,2 m/s - specifična moč 54,5 kW (75,1 KM)/liter - največji navor 235 Nm pri 2500/min - ročni gred v 5 ležajih - odmični gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vzbuj vžig (bosch MP 3.2) - turbinski polnilnik s hladilnikom polnilnega zraka (0,7 bara) garret T 25 - vodno hlajenje 8,5 litra - motorno olje 5,4 litra - akumulator 12 V, 400 A - alternator 960 W - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokakutna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,42; II. 1,82; III. 1,25; IV. 0,97; V. 0,77; vzvratna 3,33, diferencial 4,22 - platišča: 5,6jx15 - gume: 205/65 R15 (michelin MXT), - katalni obseg 1,97 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 36,53 km/h

Voz in obese: limuzinski kombi - 4 vrat, 5/8 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltega (vzvojnja) prema, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kalutne (prisilno hlajene), zadaj kalutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica levo od voznikovega sedeža) - volan z zobato letvijo, 1:17,1, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4454 mm - širina 1812 mm - višina 1710 mm - medosna razdalja 2823 mm - kolotek spredaj 1540 mm, zadaj 1520 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 11,75 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 2860 mm - širina (komolci) spredaj 1570 mm, sredina 1600 mm, zadaj 1410 mm - višina nad sedežem spredaj 900-925 mm, sredina 900 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1030 mm, zadnja klopa 740-960 mm - prtljažnik (norma) 400/1700 l - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 80 l

Teža: prazno vozilo 1575 kg - dovoljena skupna teža 2340 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 11 s - poraba goriva (ECE): 7,6/9,8/12,8 litra nesvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

196 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,0 s
0 - 80 km/h	7,5 s
0 - 100 km/h	11,3 s
0 - 120 km/h	16,0 s
0 - 140 km/h	22,0 s
1000 m z mesta	32,7 s (160 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	33,9 s (158 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,1 s (145 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	108,7 m
od 100 km/h	44,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	37,9 km/h
60	57,8 km/h
80	76,8 km/h
100	98,6 km/h
120	118,1 km/h
140	138,2 km/h
160	159,1 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
13,2 l na 100 km

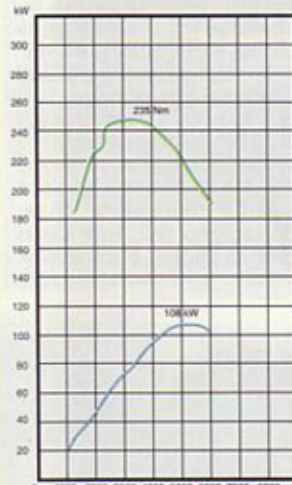


DIAGRAM MOTORJA

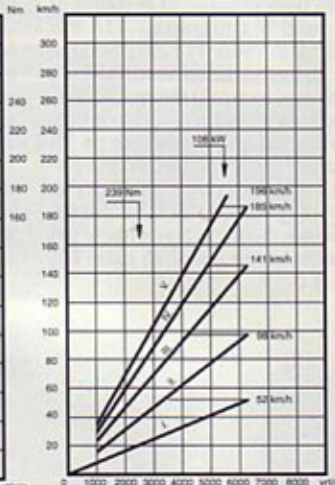


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- uporabnost
- izdelava
- motor
- lega na cesti
- vidljivost
- dvojna bočna drsna vrata
- luči

Grajamo

- vzratni ogledali (višina)
- občasno zatikanje prestavne ročice
- poraba goriva (priganjanje)
- zračni vreči le kot opcija

Cena SIT 4.716.000
(CLAAS d. d., Ljubljana)

Končna ocena

Peugeot 806 turbo SV je izrazito vsestransko vozilo, vendar sedaj v devetdesetih letih izdelano v Evropi za Evropejce. Odlikujejo ga izdelava, zmogljiv motor, pasivna varnost in solidne vozne lastnosti. Po skrbnem premisleku se marsikdo vpraša: kakšni so pravzaprav aduti povprečnega osebnega avtomobila?



Mehka in simpatična zaobljenost s prestavno ročico



Ne preveč utesnjen motor v nosu



Le z dvema sedežema velik kot majhen kombi



v primeru postanka na bencinski črpalki - ustaviti se morate desno od črpalke zaradi levostranskega grla za natakanje goriva - nikar ne puščajte osebne torbe tik ob levih bočnih vratih, saj teh zaradi natakanja goriva ne boste mogli odpreti. Torej: ali v miru natočite, ali greste krog okoli vozila, ali pa imate denar že pri roki.

Notranjost vozila je poudarjena s solidno in natančno izdelavo. Vsak potnik, prvič pa tudi novopečeni voznik, se bo zagledal v svojstveno prestavno ročico, ki moli iz armaturne plošče, občutek kakovosti pa dajejo v notranjosti vozila tudi uporabne podrobnosti iz solidne plastike, kot so obešalniki, pepelniki in stojala za pijače. Ta vtis dopolnjujejo estetsko izbrani materiali oblog in blaga. Zanimiv občutek daje potnikom in predvsem vozniku višje sedenje kot v osebnem avtomobilu, voznik sam pa ima za lastne komolce prostora kot le v malokaterem avtomobilu. Nekaj teh čarov pa odzre kvečjemu "nevidni" nos relativno širokega avtomobila, ki se ga je treba privaditi. Armaturna plošča v tem peugeotu je lepo pregledna, s sorazmerno majhnima merilnikoma hitrosti in vrtljajev, vsi merilniki pa so ustrezno osvetljeni in zasenčeni.

Nekaj zabave pri pretikanju "računalniške palice" - prestavne ročice pa se izgubi pri kratkih manevriranjih z vozilom, ko le-ta na trenutke postane toga in ne želi prav

rada v vzratno prestavo. Vendar je to le redko moteče, še manj pa nepraktično. Nekaj več nerganja povzroči vozniku poseganje po ročni zavori, ki je nameščena levo od voznškega sedeža, na podu vozila. Za doseg ročice se je treba pri najnižji možni nastavitvi po višini premičnega sedeža nagniti približno 20 cm globoko oziroma s telesom naprej. Pa ne hudujete se kaj preveč, saj se na ta način približate res nežno in simpatično zaobljeni armaturni plošči, ta pogled pa pomirja. Pepelniki v tem peugeotu so tako diplomatsko majhni, da imate vtis nezaželjenosti kajenja, četudi bi se peljalo v avtomobilu osem kadilcev.

Oprema peugeota 806 je primerna najboljši različici SV. Po višini (ročno) nastavljiva volan in voznikov sedež, šest šip premikajo električni motorji, ena ročno dvizna in ena električno premična sredinska sončna streha, klimatska naprava s solidnim sistemom prezračevanja, električno vodeni in preklapljivi zunanji ogledali, potovalni računalnik, ABS in dober volanski servomehanizem, radiokasetofon z odličnim ozvočenjem, ki ga je moč upravljati tudi preko volanskega obroča.

Čvrstost karoserije je solidna, po tovarniških zagotovilih pa tudi izjemno varna. Seveda je večino vozila moč kasneje reciklirati, pri Peugeotu pa so tudi razvili oba dvolitrska štirivaljnika, ki sta na voljo tudi še v preostalih

treh "bratih". V testnem je bil močnejši, s turbinskim polnilnikom, ki zmore 108 kW (150 KM). Turbo luknja ni izrazita, praktično je ni, motor pa vseeno bolj sproščeno zadaha od 2500 vrtljajev navzgor. Najbolj je uporaben v območju srednjih vrtljajev, rdeče polje na merilniku se prične pri številki 6500, omejevalnik pa ga izklopi pri 6400 vrtljajih. V območju preventivnim izklopom postane tudi nekoliko hrupen. Odlikuje ga kultiviranost, rad vžiga, žal pa ob prigananju postane tudi malo preveč žejen.

Podvozje spredaj s posamičnima obesama in zadaj s poltogo premo je odlična kombinacija zanesljive in varne lege na cesti, dobre vodljivosti pa izredno dobrega vzmetenja, ki mu ne pridejo pretirano do živega tudi slabe ceste. Nekoliko izstopajoče je le vzdolžno nihanje vozila ob zaviranjih, ki pa ni moteče. Dobro vodljivost dopolnjuje tudi volanski mehanizem in zanesljive zavore, pri katerih pa je potrebno upoštevati več kot toni in pol osnovne teže.

Da je takšno vozilo skoraj za večino ljudi idealen avtomobil prihodnjih časov, dokazuje z možnostmi, ki jih ponuja. Z njim lahko zadovoljite doberšen del tudi zahtevnih voznikov želja, je pa obenem kos tudi vsem družinskimi in poslovnimi potrebami.

ANDREJ SUPÉ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK