

Mir v hiši?

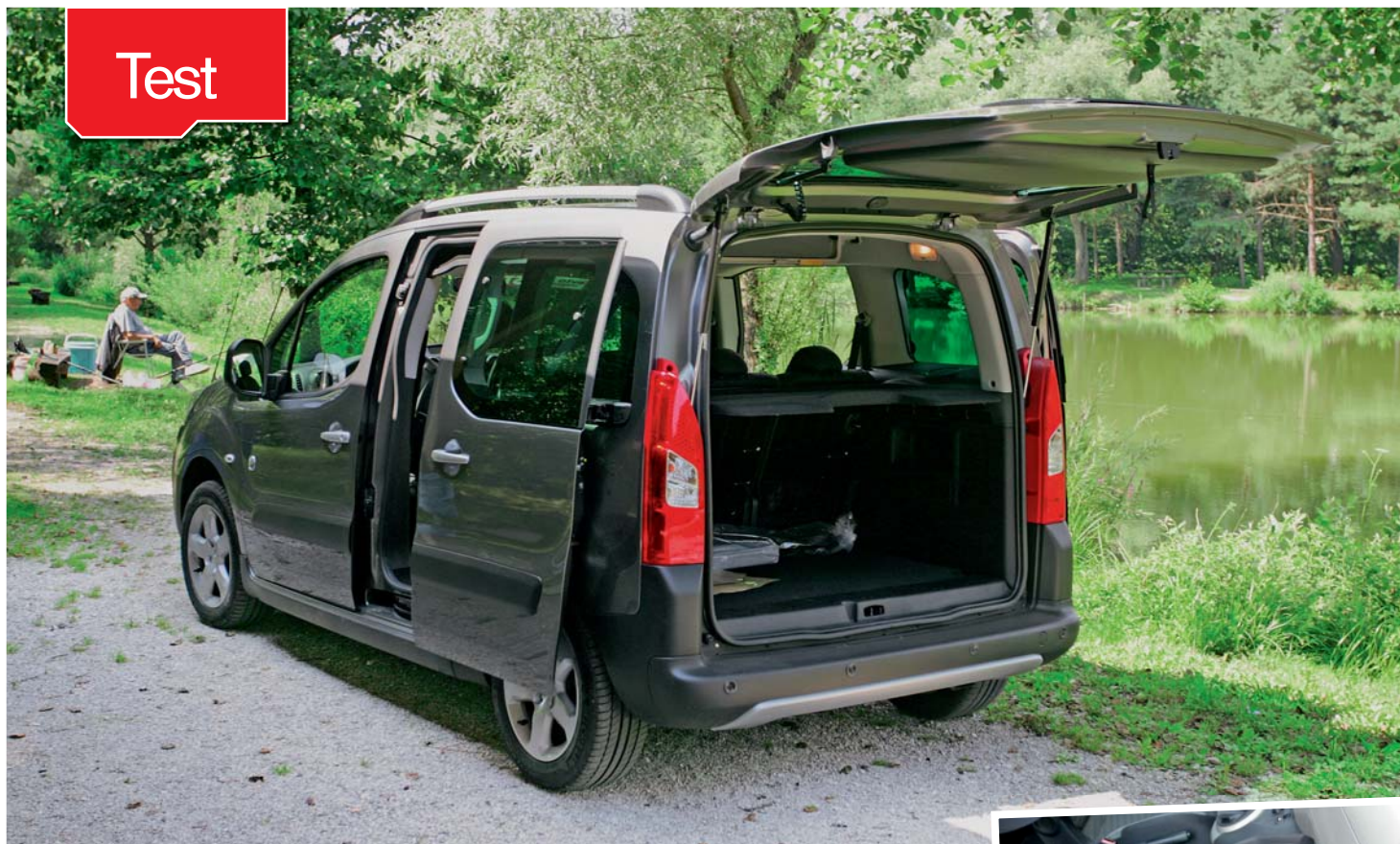
| Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi (80 kW) FAP Outdoor

» Med izogibanjem krožnikom in poslušanjem toče ženinih kletvic jo bo komaj preglasil, da je kupil nov Peugeotov družinski avtomobil. In če žena ni olimpijska metalka kopja ali krogle, potem bo pred zadetkom mogoče celo slišala razlago in ga presenečena objela, da ga bodo zbolela vsa rebra. In mir se bo spet vrnil v hišo ...

Partner je seveda brat dvojček Citroënovega Berlinga, zato sta si tehnično enaka. Odločajo pripadnost znamki, bližina servisa ali pa malenkosti, ki ponavadi nagnejo jeziček na tehtnici pred pomembnim družinskim nakupom. Seveda smo lahko prepričani, da so bili načrtovalci in oblikovalci novih dvojčkov pod velikim pritiskom. Prejšnja modela sta se dobro prodajala, celo več, še vedno sta na vrhu seznama dobro prodajanih limuzinskih kombijev! Razlog za to je večinoma ugodna cena, zato bosta morda novincu prevzela celo kakšnega kupca. Vendar pa vseeno gre svet naprej in z njim tudi avtomobilizem. Pri limuzinskih kombijih so strategiji omejeni: če hočejo obdržati uporabnost zadnjega dela avtomobila, mora ostati skoraj pravokoten, zato imajo proste roke le pri prednjem delu. Novi Partner je zato najbolj

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Predstavljajte si, moški pride zvečer domov in ves vzhičen reče ženi: »Draga, moram ti povedati, da imam novega Partnerja!« Če takrat preživi točo krožnikov, mu bo potem mogoče celo uspelo povedati še, da je s tem mislil avtomobil.



spremenjen prav spredaj. Nos avtomobila je daljši, bolj ošiljen. Različica Outdoor, ki smo jo imeli na testu, je najbolj opremljena, prepoznate pa jo po dodatnih lepotnih plastičnih delih, večjih 16-palčnih aluminijastih platiščih in dvignjenem podvozju. Namen tega je jasen: dodatna plastika naj bi pritegnila poglede, celo malce varovala pred mehanskimi poškodbami in blatom, višje podvozje z večjimi kolesi pa bi omogočilo več svobode med vožnjo po kolovoznih cestah. Partner Tepee Outdoor je skratka namenjen majhnim družinam ali parom, ki si življenja brez športnih aktivnosti v naravi ne znajo predstavljati.

A verjemite, Outdoor ni in tudi noče biti terenski. Podvozje je sicer udobno, vendar namenjeno bolj asfaltni džungli kot pa pohajkovanju po cestah, posejanih z grbinami, in gume raje objemajo mestne površine, kot pa se spopadajo z blatom. Prednji pogon brez kakršnihkoli zapor diferenciala potrjuje, da je Outdoor prej namenjen urejenim kolovozom kot pa terenskim poligonom. Zato se ne obremenjujte s terenskostjo tega avtomobila, ker je višje podvozje namenjeno predvsem lažjemu vstopanju v potniško kabino. V notranjosti pa je razlika med starim in novim Partnerjem velika. Za špan-



skega Francoza – izdelujejo ga v španskem Vigu – lahko mirno trdimo, da ima zelo prijetno notranjost, ki ni prav nič ni kičasta ali – bog ne daj – oskubljena. Opreme je dovolj, da boste zlahka preživeli tistih nekaj uric konec tedna, ki ste jih namenili potovanju. Klimatska naprava in atermično vetrobransko steklo vas bosta varovala pred vročino, po višini nastavljiv voznikov sedež in po višini ter vzdolžno nastavljiv volanski obroč bosta zagotovila udobno sedenje za volanom, dvojna drsna stranska vrata in ločeno odpiranje stekla na prtljažniku pa omogočali nemoten dostop do zadnjega dela avtomobila. Pogrešali smo le vzdolžen pomik zadnje klopi, ki prilagodljivost daje povsem novo dimenzijo. Tako pa ostaja velik prtljažnik, ki se sicer po velikosti lahko skriva pred Kangoojem, vendar je njegovih osnovnih 505 (pravokotnih) litrov pod rolojem več kot dovolj. Seveda lahko kraljestvo prtljage povečate po tretjini deljive zadnje klopi, ob preklopljenih zadnjih sedežih pa dobimo povsem ravno dno s kar 3.000 litri! Zelo uporabno tudi za (družinski) posel. No, če ste bolj raztresene vrste človeka, vam moramo povedati, da Partner Tepee Outdoor ponuja kar 76 litrov odlagalnih površin v obliki zaprtih ali odprtih predalov (pred sovoznikom, pod sedeži, v tleh, pod

“Partner Tepee Outdoor ponuja kar 76 litrov odlagalnih površin.”





stropom ...) in različnih utorov. Zato nikakor ne hitite in stvari ne odlagajte brezglavo, sicer boste porabili precej časa, da se boste znova dokopali do njih. Različica Outdoor ima v serijski opremi tudi dodatne nosilce pod streho, ki omogočajo prevoz tankih in daljših predmetov. A bolj kot smo premišljevali, bolj se nam je zdela rešitev neposrečena. Na nosilce lahko stlačite le smuči ali srf, recimo zloženega otroškega vozička že ne morete več. Če ste torej ljubitelj snega in

morja, je to ena od možnosti prevoza vaše opreme, a sam bi si prej omislil strešni kovček, ki ga lahko zlahka namestite na zunanje vzdolžne strešne nosilce (serijska oprema pri Outdoorju). Pri prevozu pod streho boste namreč morali dobro obrisati vse športne pripomočke, sicer vam bo kapljalo na glavo, in jih še dobro pritrditi.

No, dobra stran tega avtomobilskega pripomočka pa je, da ni moteč. Tepee Outdoor noče biti prestižen, ampak trpežen avtomobil, ki prenese tudi otroško huliganstvo. To mu odlično uspeva, saj nekoliko manj prestižne materiale v notranjosti zlahka obrišete, ko se otroci z umazanimi čevlji ali rokami

podpišejo na armaturno ploščo, notranjo oblogo vrat ali hrbtni del naslona prednjih sedežev.

Motor je že stari znanec s Peugeotovih polic. Štirivaljnik z 1,6-litrsko prostornino in visokotlačnim neposrednim vbrizgom ter 16 ventilov ponuja kar 80 kilovatov (110 'konjev'), kar je tudi za naloženega Partnerja Tepee Outdoor več kot dovolj. Preizkusili smo tudi šibkejšega, 66-kilovattnega (90 'konjskega') HDi-ja in ugotovili, da je razlika očitna. Pri pospeševanju je močnejši brat poskočnejši, kar pride prav pri polni obremenitvi, predvsem pa omogoča malce več manevrskega prostora pri zavijanju in lenarjenju s prestavno ročico. V šibkejši različici se je namreč dogajalo, da je bila druga prestava skoraj 'prekratka', tretja pa 'predolga' za določene ovinke, medtem ko si lahko v močnejši različici le pohodil plin v tretji in motor je suvereno odbrnel novim dogodivščinam naproti. Čeprav je Partner Tepee opremljen le s petstopenjskim menjalnikom, ki je bistveno boljši kot v predhodniku, šestega zobnika nismo pogrešali. Menjalniška razmerja so dobro izračunana, potovanje po avtocesti pri 3.000 vrtljajih pa ni moteče, kar lahko pripišemo tudi dobri zvočni izolaciji. Ni kaj, voznja bo tako v mestu kot tudi na morje prijetna, pravzaprav zelo tiha, če ste tišino mogoče pogrešali doma. Voznja pa bo prijetna tudi zaradi povprečne porabe le 7,3 litra na 100



prevoženih kilometrov, ki jo lahko ob umirjeni vožnji na daljše relacije zmanjšate na zavidljivih 6,6 litra! Pred nakupom avtomobila vam svetujemo še, da si omislite tako imenovani 'varnostni paket'. Outdoor ima v serijski opremi le ABS in dve varnostni blazini, za ESP, stranski varnostni blazini in zračni zavesi pa bo treba doplačati 670 evrov. Čeprav je to razmeroma velik strošek in čeprav mislite, da zaradi svoje umirjene narave te dodatne opreme ne potrebujete, vam jo toplo priporočamo. Hkrati pa je treba okretati Peugeot, da tudi najbolje založeni Partner nima ESP-ja v serijski opremi.

Mir v hiši je zlata vreden, kar lahko potrdimo predvsem moški. Zato – če ste seveda preživeli tisti prvi ženin napad – vam želimo veliko uspešnih kilometrov, predvsem pa veliko aktivnosti v naravi. Le poglejte možakarja na fotografiji, kako uživa v ribolovu! Ali pa uživa v tišini in miru, ki ga doma (spet) ni ... ❧❧

Tabela konkurence

MODEL	Peugeot Partner 1.6 HDi (80 kW) Premium	Citroen Berlingo 1.6 HDi (80 kW) Multispace	Volkswagen Caddy 1.9 TDI (77 kW) Life	Renault Kangoo 1.5 dCi (78 kW) Privilege
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.560	1.560	1.896	1.461
največja moč (kW/km pri 1/min)	80/109 pri 4.000	80/109 pri 4.000	77/105 pri 4.000	78/106 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	240-260 pri 1.750	240-260 pri 1.750	250 pri 1.900	240 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.380 × 1.810 × 1.801	4.380 × 1.810 × 1.852	4.405 × 1.802 × 1.833	4.213 × 1.829 × 1.839
največja hitrost (km/h)	173	173	166	170
pospešek 0-100 km/h (s)	12,5	12,5	13,3	13,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,8/4,9/5,6	6,8/4,9/5,6	7,3/5,4/6,1	6,4/5,0/5,5
cena osnovnega modela (evri)	17.640 evrov	17.640 evrov	19.954 evrov	16.450 evrov

Tehnični podatki

CENA: (Peugeot Slovenija, d. o. o.)
1.6 16V (66 kW) Confort: 12.390 EUR
1.6 HDi (80 kW) Outdoor: 18.510 EUR
Testno vozilo: 20.380 EUR

Moč: 80 kW (109 KM)
Pospešek: 13,9 s
Največja hitrost: 173 km/h
Povpr. poraba: 7,3 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne garancije, 2 leti mobilne garancije,
 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prarjavenje.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 20.000 km ali dve leti.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

radni servisi, delo, material:	1.013	obvezno zavarovanje (2):	2.165
gorivo	8.570	kasko zavarovanje (2):	2.400
gume (1):	1.471		
izguba vrednosti po 5 letih:	9.065	Skupaj:	24.630
		Strošek za prevoženi km:	0,25 EUR/km

(1) – upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 27 °C / p = 1005 mbar / rel. vl. = 34 % / Stanje klimatiziranega vozila:
 3.190 km / Gume: Michelin Primacy HP 215/55 R16 V

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	13,3
402 m z mesta:	18,5
	(122 km/h)
1.000 m z mesta:	34,7
	(151 km/h)

Prožnost

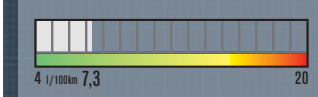
s	
50-90 km/h (IV):	10,9
80-120 km/h (V):	13,5

Največja hitrost

173 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

l/100 km	
najmanjše povprečje	6,6
največje povprečje	8
skupno testno povprečje	7,3

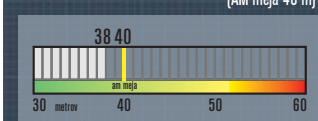


Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	58 56 54
90 km/h	64 63 62
130 km/h	66 66 64
Prosti tek	36

Zavorna pot

m	
od 130 km/h:	65,0
od 100 km/h:	38,0
	(AM meja 40 m)



Napake med testom
 brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

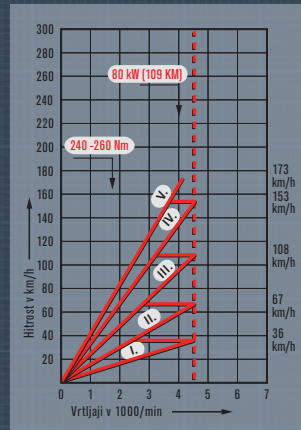
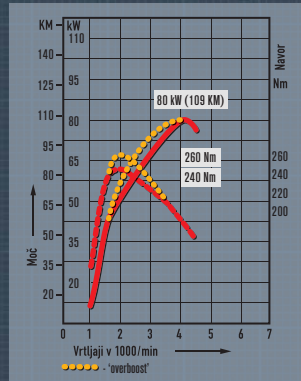


DIAGRAM MOTORJA:

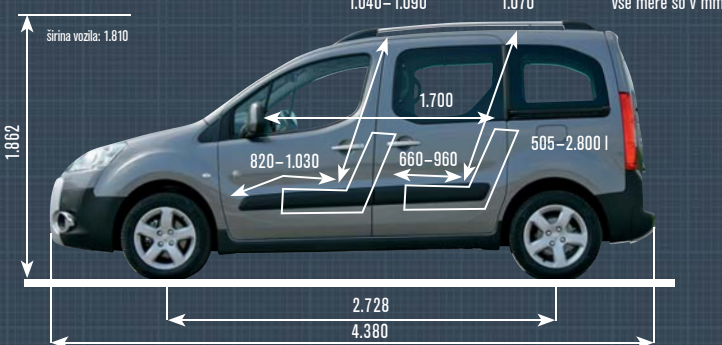


UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊
 Avtomobil, ki je namenjen bolj družinski tlaki kot pa užitku v vožnji, si več od povprečja ne zasluži.

I Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi (80 kW) FAP Outdoor

Mere:



Zunanje mere: Širina vozila 1.810 mm – kolotek spredaj 1.505 mm – zadaj 1.554 mm – rajdni krog 11,5 m.
Notranje mere: Širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.500 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnji sedež 450 mm – premer volanskega obroča 380 mm – posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l);
 1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – pritrdišča ISOFIX – ABS – servo volan – ročna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljivi in ogrevani vzratni ogledali – radio s CD – in MP3-predvajalnikom – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljivi volanski obroč – deljiva zadnja klop – potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	13	Z dodanimi plastičnimi deli je na cesti poseben, za nekatere celo preveč kicašt.
Notranjost (140)	106	Dober položaj za volanom, primerno velik in prilagodljiv prtljažnik, nekaj točk izgubi zaradi opreme.
Motor, menjalnik (40)	31	Menjalnik je v primerjavi s predhodnikom zelo napredoval tako pri natančnosti kot kratkosti giba. Šeste prestave (zacuda) nismo pogrešali.
Vozne lastnosti (95)	67	Udobno podvožje, ki razvaja mlado in staro, nekaj pripomb je bilo silisati k bočni stabilnosti.
Zmogljivosti (35)	22	Hitrostnih rekordov v Nemčiji ne boste postavljali, boste pa povsem zadovoljni s poskocnostjo tudi polno naloženega avtomobila.
Varnost (45)	33	Primerno kratka zavorna pot, dobra založenost z (doplačilno) varnostno opremo.
Gospodarnost (50)	35	Konkurenčna drobnoprodajna cena novega, dobra garancija in zelo ugodna poraba goriva.

Skupaj **307**
 Ne pričakujte revolucije, temveč le nadgradnjo že prej zelo uporabnega Partnerja. Novinec je najbolj napredoval pri menjalniku, nekaj korakov naprej je tudi občutek za volanom (položaj) in na volanu (podvožje, volanski sistem). Pravzaprav smo pogrešali le vzdolžno pomikno zadnjo klop.

OCENA **avto magazin** **1 2 3 4 5**

Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ primernost motorja
- ▲ poraba goriva
- ▲ šipa na prtljažniku se lahko odpira posebej
- ▲ boljši menjalnik od predhodnika, čeprav je le petstopenjski
- ▲ veliko odlagalnih površin
- ▼ doplačilni ESP tudi pri najbogatejši opremi
- ▼ odpiranje posode za gorivo le s ključem
- ▼ nima pomikne zadnje klopi
- ▼ pogojno uporabna notranja strešna nosilca