



# lev. Ne – levinja!

besedilo: Vinko Kercn • foto: Aleš Pavletič

Ključno vprašanje: v kolikšni meri prihod takšnega avtomobila, kot je RCZ, vznemiri tekmece? In morda še posebej ali najprej: koliko se splašijo konkurenčni oblikovalci?

► Če bi sodili le po obrnjenih glavah in izrazih na obrazih, je RCZ v zadnjem času rekorder in je po tem sodeč en res frajerski Peugeot. Zdaj so pristaši te znamke prišli pošteno na svoj račun.

Začnimo z malce domišljije, pa je res ni treba dosti: RCZ je mačka v preži. Lev? Prav, pa naj bo lev. Ali še bolje: levinja. Prispodoba je še bolj očitna, če je pogonu namenjen 200-konjski turbobencinar. A brez prehitevanja, lepo po vrsti.

Res se je medtem zamenjalo tisočletje, ampak tako daleč nazaj pa spet ni, da se ne bi spomnili Peugeota 406 Coupé. Ja? Saj veste, Pininfarina in te reči. Že takrat smo na straneh te revije naminili, da utegne ta avtomobil postati klasika – bolj ali manj zaradi videza, pa tudi sicer. Okej. RCZ je tudi kupe, po svojem videzu in notranji prostornosti še bolj izrazit od Štiristošestice, a klub temu je težko zapisati, da gre za tehničnega ali 'duhovnega' naslednika: predvsem je precej bolj nastopalski. Prav pri njem se je Peugeotova oblikovalska filozofija najbolje udejanila in verjetno tudi najbolj posrečila. Ker, veste, vsaka stvar potrebuje tudi vsaj malce sreče, vsemu znanju in izkušnjam navkljub.

Tudi pridevnik nastopalski ima celo vrsto odtenkov, od dobrega do slabega predznaka. RCZ? Skladnost potez, črt in površin ter skladnost velikosti vseh elementov zunanjosti dasta nastopaštvo tega kupeja jasen pozitiven predznak. V njem pričakujete voznika (ali voznico) z urejeno glavo in s treznim pogledom na svet. Ne pa gizdalina.

Heh ... Tale treznost morda prav vsem le ni primerna beseda. Je pa vse odvisno od finančne zaloge v osebnem (ali poslovnem?) proračunu: RCZ je popoln 2+2, se pravi nekako takšen kot 370Z ali po domače: zadaj je prostora – skoraj nič. Sedeža tam sta, ampak ljudje, višji od 150 centimetrov, pošteno tiščijo z glavo v šipo (jap, tam je že šipa ...), z otroki bo pa tudi težava, saj kak večji stolček že ne gre notri. Se pravi: bolj ali manj egoizem v dvoje ali pa nakup, ki s treznostjo nima dosti skupnega.

Toda tovrstna netreznost (pijanost je v tem primeru povsem neustrezen izraz) je lahko tudi povsem opravičljiva, če je izvana s (pozitivnimi) čustvi, kar pri RCZ ni posebno težko. Ker pravim: človek kupi RCZ tudi samo zaradi videza in mu je pripravljen marsikaj odpustiti, na primer neprostornost na zadnji klopi.

Stvari so se tokrat pri Peugeotu (in/ali v Gradcu, pri Magni) skoraj idealno zložile skupaj. Odpreta dooooolga vrata (in srčno upam, da ne prav pogosto na kakem tesnem parkirišču) in ugledate tipično Peugeotovo notranjost, ki se tokrat zdi povsem dostojno nadaljevanje zunanjosti. No, morda je znötaj



"Skladnost potez, črt in površin ter skladnost velikosti vseh elementov zunanjosti dasta nastopaštvo tega kupeja jasen pozitiven predznak."

I Peugeot RCZ 1.6 THP 200



nekaj manj kričeče, pravzaprav je kar precej manj kričeče, a se zdi, da je ravno tako prav. Na neki način se zdi notranjost uglašena in prestižna, jasno, tule je usnjna za štalo krav: svetlo sivo na sedežih (uh, prestižno, a tudi občutljivo), črno okrog njih. Tudi na armaturni plošči. Tam je med osrednjima zračnikoma tudi velika ura, ki takoj pada v oči in obljuhlja, da se morda v splošnem vrača čas čitljivih

analognih ur. Podrobni pregled razkrije, da je notranjost zasnovana s skrbjo za podrobnosti: tam je popolna osvetlitev (vse do osvetlitve k nogam in ambientalnih lučk), tam je stalen prikaz datuma, nadmorske višine in zunanje temperature (na osrednjem zaslolu), tam je dovolj predalov in mest za drobnarije in tam je avdio sistem, ki premore vse, kar se skriva za kraticami mp3, SD, USB, DVD in HDD.

Bolj ali manj le za voznika pa: odličen (logičen in pregleden) prikaz podatkov na potovalnem računalniku. Morda je pri tem škoda le, da RCZ nima projicirnega zaslona na prednjo šipo, pa tudi to, da volanski obroč v spodnji legi prekrije večino merilnikov, ni posebno prijazno, je pa k sreči mogoče v vselej viden zaslon potovalnega računalnika priklicati tudi podatek o trenutni hitrosti.

Notranjost je, z izjemo sedežev, pretežno črna in z okusno dodanimi elementi v videzu kroma. Popolnoma črn je tudi prtljažnik, ki pa je tudi razmeroma velik in predvsem skoraj popolnoma kvadraste oblike. Ker je RCZ kupe (in ne kombikupe), je zadaj le pokrov (in ne tretja vrata), na stropu prtljažnika pa je ročica, ki sprosti celotno naslonjalo zadnje klopi, ki se takrat položi v vodoravno lego

in še nekoliko podaljša prostor za večje kose prtljage. Luknja in točki podaljšanja je sicer nekoliko manjša od velikosti prtljažnika, a ne prav dosti.

Sedenje na prednjih sedežih je udobno, tudi nekoliko športno (bočni oprijem) in prostora je v vse smeri dovolj za povprečno velikega voznika in sopotnika. Tudi volanski obroč hoče biti športen – pa ne le zaradi



majhnega premera in debelosti obroča, ampak tudi zaradi ravnega spodnjega dela. Ampak to je le trik; obroča namreč ni mogoče toliko spustiti, da bi tiščal v noge, kar pomeni, da je tisti ravn del obroča nepotreben, je pa prav zaradi tega pri sukanju neprak-

mlinček, pri speljevanju s (pre)nizkimi vrtljaji ter po prestavljanju iz prve v drugo prestavo pa je nekoliko živčen: zna narahlo 'ukati'. Rad ima vrtljaje vsaj nad 2.000 v minutih. Od tod dalje je šolski primer lepega značaja: brez sunkov pri naraščanju zmogljivosti, ki zvezno (in skoraj linearno) naraščajo prek 6.000 vrtljajev v minutih.

Pri motorjih, ki imajo velik navor glede na moč (turbo), ima voznik občutek, da v spodnjih in srednjih vrtljajih odlično vleče, v višjih in visokih pa le povprečno. No, to je le občutek, merilnik hitrosti govori povsem drugo zgodbo. Kljub temu se zdi tale stroj v RCZ dokaj zmeren pri porabi. Odčitki z

merilnikov pravijo, da porabi pri hitrostih 100, 130 in 160 kilometrov na uro v peti prestavi 5,2, 7,9 in 10,5, v šesti pa 4,8, 7,0 in 9,2 litra bencina na 100 kilometrov. Pri 200 kilometrih na uro v šesti prestavi (5.400 vrtljajev) naj bi porabil 16,5 litra na 100 kilometrov.

Da je tole verjetno ta hip najbolj 'prav' motor za RCZ, govorijo sovočje mehanike. Menjalnik zelo dobro pretika in je športno kratek: še v šesti prestavi gre prek začetka rdečega polja pri številki 6.000 na merilniku. Takšna kombinacija je vedno prijazna pri lagodni vožnji, še bolj pa pri športni, če že ne na pol dirkaški. Prednji pogon je lepo ukročen, avtomobil pa zaradi postavitve koles in masnega težišča vselej rahlo igrič. Tudi ob vklopjenem sistemu ESP, ki dolgo ne posega v delovanje mehanike in zato dopušča drobne, uživaške zdrse. Ko pa vskoči, je pri svojem poslanstvu prijazno nežen. ESP je možno povsem izklipiti in takrat se pokaže nagajiv značaj hitrega zadka pri izdatnem zmanjševanju hitrosti v ovinkih.

Voznik, ki mu je to ljubo, uživa. Opora za levo nogo je zelo dobra, volan je prijetno komunikativ in natančen, zavore so dolgo zanesljive, zvok motorja pa je odločno športen. Le sedeža v zelo hitrih ovinkih počasi izgubljata učinkovitost bočne opore.

Zato trdim: z levino ni šale. Z RCZ tudi ne. Tekmeci imajo slab dan.

## Koliko stane v EUR

### ODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	450
Alarma naprava	350
Paket Win Com 3D	2.300
Paket Vidljivost	1.100
Dopriložilo za platišča BlackOnyx	500
Prednji odprtjač v crni barvi	60



tičen. Precej manj moti valovitost zadnje šipe, saj ta v suhem nemoteče popači pogled nazaj, v mokrem pa bolj moti to, da tam ni brisalnika – ki pa na valoviti šipi tako in tako najbrž ne bi bil posebno učinkovit. Toda kakoge izrazitega poslabšanja varnosti zaradi tega ni čutiti. Tudi mrtvih kotov je presenetljivo malo, morda je edino tisti levo nazaj nekoliko bolj izrazit.

RCZ je na trgu s tremi motorji, ampak verjetno je prav s tem, ki je poganjal testnega, tisti najbolj pravi RCZ. Že pri zagonu z glasom opozori, da ne gre za neki kavni

## Tabela konkurence

MODEL	Peugeot RCZ 1.6 THP 200	Audi TT Coupe 2.0 TFSI (155 kW)	BMW 125i Coupe	Volkswagen Scirocco 2.0 TSI (155 kW)
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	6-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.598	1.984	2.996	1.984
največja moč (kW/KM pri 1/min)	147/200 pri 5.500-6.800	155/211 pri 4.300-6.000	160/218 pri 6.100	155/211 pri 5.300-6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	275 pri 1.700-4.500	350 pri 1.600-4.200	270 pri 2.500-4.250	280 pri 1.700-5.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.287 × 1.845 × 1.359	4.187 × 1.842 × 1.352	4.287 × 1.845 × 1.359	4.256 × 1.810 × 1.404
največja hitrost (km/h)	237	245	245	240
pospešek 0-100 km/h (s)	7,6	6,1	6,4	6,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,1/5,6/6,9	8,9/5,2/6,6	11,9/6,0/8,2	10,1/5,9/7,4
izpusti CO <sub>2</sub> (g/km)	159	154	190	172
cena osnovnega modela (evri)	29.500	37.670	34.000	28.743

## Tehnični podatki

CENA: (Peugeot Slovenija, d. o. o.)

RCZ 1.6 THP 156: 26.500 EUR

RCZ 1.6 THP 200: 29.500 EUR

Testno vozilo: 34.260 EUR

Moč: 147 kW (200 KM)

Pospešek: 7,3 s

Največja hitrost: 237 km/h

Povpr. poraba: 12,5 l/100 km

Garancija:

2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prejavljanje.

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 30.000 km ali dve leti.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material: 942 obvezno zavarovanje (2): 5.020

gorivo 15.025 kasko zavarovanje (2): 4.761

gume (1): 1.512 izguba vrednosti po 5 letih: 11.255 Skupaj: 38.515

Strošek za prevoženi km: 0,39 EUR/km

## I Peugeot RCZ 1.6 THP 200

### NAŠE MERITVE

T = 20°C, p = 1.01 mbar / rel. v. = 35 % / Gume: Continental ContiSportContact 2 235/40/R19 W / Stanje kilometrskega stevca: 4.524 km

### Vozne lastnosti

0-100 km/h: 7,3 s

402 m z mesta: 15,4 (149 km/h)

### Prožnost

50-90 km/h (V/V): 5,3 s/7,1 s

80-120 km/h (V/V): 7,1 s/8,5 s

### Največja hitrost

237 km/h (VI. prestava)

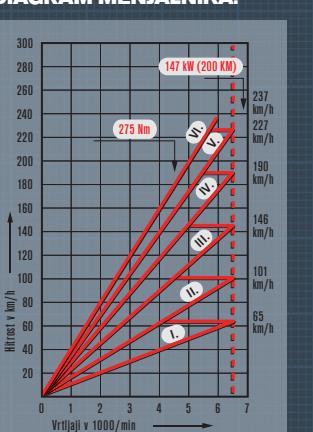
### Poraba goriva l/100 km

najmanjši povprečje 10,2

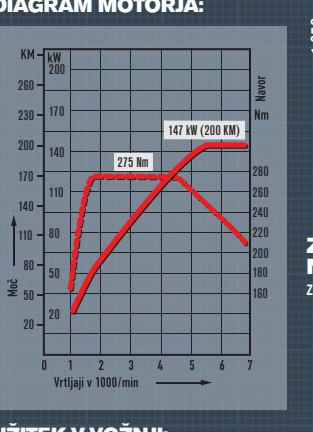
največje povprečje 17,1

skupno testno povprečje 12,5

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:



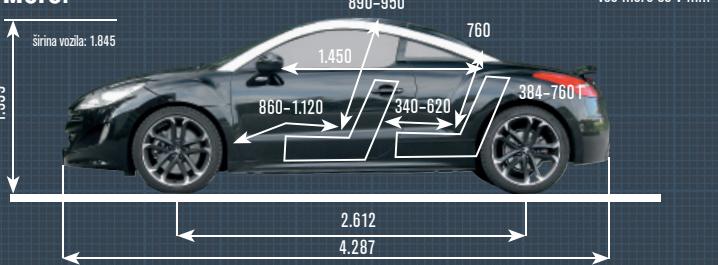
### Napake med testom

brez napak

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 77 × 85,5 mm – gibna prostornina 1.598 cm³ – kompresija 10,5 : 1 – največja moč 147 kW (200 KM) pri 5.500–6.800/min – srednja hitrost bata pri največji moči 19,4 m/s – specifična moč 92,0 kW/l (125,1 KM/l) – največji navor 275 Nm pri 1.700–4.500/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva po sistemski skupnega voda – turbinski polnilnik na izpusne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moći:** motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,31; II. 2,13; III. 1,48; IV. 1,14; V. 0,95; VI. 0,84 – diferencial 3,630 – platčica 8 J × 19 – gume 235/60 R 19, kotalni obseg 2,02 m. **Voz in obese:** kupe – 2 vrat, 4 sedeži – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijačne vzmeti, teleskopski hlažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajenje), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) – volan z zolato letvijo, hidravlični servo, 2,75 zasuka med skrajnima tokama. **Mase:** prazno vozilo 1.297 kg – dovoljena skupna masa 1.713 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: ni podatka, brez zavoro: ni podatka – dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 237 km/h – pospešek 0-100 km/h 7,6 s – poraba goriva (ECE) 9,1/5,6/6,9 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 159 g/km.

### Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila: 1.845 mm – kolotek spredaj 1.580 mm – zadaj 1.593 mm – radij krog 11,5 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.320 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 340 mm – premer volanskega obroča 360 mm – posoda za gorivo 55 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l); 4 sedeži: 1 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in voznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – pritrdilica ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj – električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – daljinsko upravljanje osrednje klučevnice – po visini in globini nastavljivi volanski obroč – parkirna tipala zadaj – po visini nastavljiv voznik sedež – potovalni računalnik – tempomat.

## Ocena

Zunanjost (15) 15 To je tisti Peugeot, ki bo požel odobravanje (zaradi svojega videza) tudi od ljudi, ki sicer niso ljubitelji 'levov'.

Notranjost (125) 83 Odlična notranja začrnova, izdelava in materiali ter tudi presenetljivo uporaben prtljažnik, a z volan sta odlična, menjalnik, pogon in podvozje pa tiki za njima. Vse skupaj pa izrazito sportno naravnano.

Motor in volan sta odlična, menjalnik, pogon in podvozje pa tiki za njima. Vse skupaj pa izrazito sportno naravnano.

Zmogljivosti (35) 33 Odlična, a še vedno zabavna lega na cesti, pa tudi odličen občutek vodenja in nadzora.

Varnost (45) 36 Če puhalo na b. rahu zamujalo, bi najbrž pobral celoten izkušiček točk.

Manjkojo sodobni aktivni varnostni pripomočki, varnost na zadnji klopi je vprašljiva, sicer pa odličen ESP, zelo dobrí zárom