

Peugeot 505 GR, SR, TI

Po evropskem okusu

Z novim modelom 505 bodo pri Peugeotu ustregli, tako vsaj upajo, okusu poprečnega evropskega kupca ter obenem pokadili pod nos konkurenci – Peugeot 505 naj bi po prodaji prekosil celo proslavljenega peugeota 504 – Odlična lega na cesti, udobna notranjost, majhna poraba pri zmerni vožnji in pa lep videz so glavni prodajni aduti novega modela



Pojav novega peugeota 505 ni bilo presenečenje niti za novinarje, ki so jih maja meseca povabili na predstavitve, niti za javnost. O njem so govorili dve leti, skoraj leto dni pa se je vedelo, da novi peugeot prihaja. No, šele maja, kot že rečano, so pri Peugeotu odgnili peščolan skrivnosti z avtomobila, ki se je pojavil kot nadaljevanje serije 05 (po peugeotu 305). To je bilo očitno, tako ko smo se novim vozilom približali v zadledju hotela Sphitellet ob marseilliskem letališču v Marignanu.

Že prvi vtis, ko smo sedli v peugeot 505, je bil, da se je peugeotom pri tej francoski tovarni spremenilo nekaj bistvenega. To seveda še vadno ni nekaj revolucionarnega, saj ta takšna »revolucije« niso pripravljene niti tovarna niti številni »pežoisti«, kot pravijo ljubiteljem oziroma kupcem teh vozil. Toda kljub nekaterim tradicionalnostim se je ta model, predvsem zahvaljujoč stilistu Pininfarini, močno spremenil, zlasti v estetskem smislu; tudi glede na svojega predhodnika peugeota 305. Linija novega peugeota je zares zelo prijetna na pogled, deluje sodobno, brez vsiljive modnosti.

Predstavniki tovarne so nam takoj pojasnili, da je to vozilo, ki se uvršča med modela 305 in 604, njegov namen pa je postopno zamenjati že deset let stari peugeot 504, ki so ga doslej izdelali 2.000.000 kosov in je še vedno najbolj izvažano evropsko vozilo na vse strani sveta (lani so izdelali prek 300.000 teh vozil). Mnogi, še posebej francoski novinarji, so navdušeni nad tem, da je novi peugeot zadaj izgubil znamenito »grbo«, ki je sicer res dajala značilen videz proslavljenemu peugeotu 504, a je bila napoto mnogim očem, pa tudi našim. Toda jasno je, da se novi peugeot 505 ni pojavil samo zato, da bi zadovoljili tiste, ki so imeli na peugeot 504 estetske pripombe.

EVROPSKI TRG

Raziskovalci evropskega trga osebnih vozil pri tovarni Peugeot so prav dobro opazili, da je bilo v Evropi lani prodanih kar 1.408.115 vozil v kategoriji dveh litrov. Na prvem mestu je opel rekord (255.448 vozil), sledi ford granada (210.146), peugeot 504 (188.730), audi (155.783), citroen CX (122.553), volvo – serija 200 (108.320), renault 20 (94.570) in tako naprej. Med petnajstimi konkurenti peugeotu 504 so bili tudi štirje »Japonci«, od katerih je bil

najštevilnejši mitsubishi galant (30.026). Pri Peugeotu so torej pravilno ugotovili, da je to priložnost zanje, toda za večji uspeh, predvsem na evropskem trgu in zlasti v ZRN (leta 1978 so v tej državi prodali 22.544 vozil peugeot 504), je potrebno izdelati vozilo, ki bo bolj upoštevalo želje mednarodnih kupcev.

To prilagajanje, če ga lahko tako imenujemo, je očitno takoj, ko sedete v peugeot 505, saj je ročica za vključevanje smerokazov končno le na levi strani! Posebno pozornost so posvetili udobnosti v notranjosti ter prijetnemu počutju.

Sedeži so preoblečeni z blagom, vozila verzije »S« pa imajo na sedežih celo tweed izbranih barv in dobre kvalitete. Z istim blagom je preoblečena tudi notranja obloga vrat, kar vse daje občutek intimnosti, ki jo večina evropskih proizvajalcev, med njimi tudi Peugeot, že vrsto let zanemara. Tudi prostor se je povečal, saj je 505 daljši za 9 centimetrov (4,58 m), širši je za tri centimetre (1,72 m) od modela 504. Položaj nog spredaj in zadaj je boljši, predvsem pa udobnejši. Pri novem modelu se je povečala tudi vidljivost, predvsem spredaj, saj so



Oblikovalec Pininfarina je s peugeotom 505 dosegel hoteno lepoto in ohranil tradicionalno značilnost peugeotov. Peugeot 505 je zanesljivo najlepši peugeot!

stranski robovi oken tako zaobljeni, da je pregled na cesto celo boljši kot pri modelu 305, ki je sicer veliko krajši.

V zvezi z mednarodnim prilaganjem pa bi peugeotu 505 lahko zamerili, da je njegova karoserija sestavljena iz »treh delov«, saj pokrov prtljajnika ni spojen z zadnjim steklom. Toda zadnja leta so pokazala, da takšna rešitev zadnjega dela avtomobila ne prodaja bolje kot denimo dobra lega na cesti, manjša poraba goriva, udobnost in varnost. Mnogo je namreč kupcev, ki v klasični zasnovi karoserije vidijo tisto, kar jim ustreza. Seveda pa ni nemožne, da se bo čez čas pojavil tudi kupe ali polkaravan. To namreč sedanja karoserija omogoča. Če bo do tega prišlo, bo to še en dokaz več, da se želi Peugeot z novo generacijo »05« približati mednarodnemu okusu, ne da bi pri tem izgubil svoje posebnosti.

TRJE MOTORJI, ŠEST RAZLIČIC

Na prvi pogled se zdi nenavadno, da so pri Peugeotu za svoj novi model izbrali dva, po konstrukciji popolnoma različna motorja, ki pa sta si podobna po prostornini. V Različici GR in SR imata namreč



Zelo dobro so pri novem modelu rešili prednji del, s čimer so povečali vidljivost in pa omogočili postavitev motorja nad prednjo premo pod kotom 12 oziroma 45 stopinj



Vrata se odpirajo pod kotom 90 stopinj

peugeotov motor s 1.971 kubični (96 KM pri 5.200/min), različici TI in STI pa imata motor s 1.995 kubični (110 KM pri 5.250/min). Seveda ima prvi motor uplinjač z dvema šobama, drugi pa mehansko vzbizgavne goriva (bosch K-jetronic). Drugi motor poznamo iz vozila renault 20 TS, sedaj je pri peugeotu dobil le še za »enega konja« več moči! Reči moramo tudi, da je prvi motor izdelan iz litega železa, drugi pa iz aluminija. Drugi motor je torej lažji za deset kilogramov, je pa proizvod skupne tovarne motorjev Peugeotta in Renaulta, čeprav ga mnogi nepravilno imenujejo »renaultov motor«.

Oba motorja, ki ju vgrajujejo v peugeot 505, sta zahtevki sodobne industrijske proizvodnje. Prav gotovo bodo peugeotov motor še naprej proizvajali, saj se je zelo dobro izkazal. To, da se pri Peugeotu niso odločili s sistemom neposrednega vzbizgavanja pridobiti večjo moč motorja, gre verjetno na račun večje možnosti pri nižjih vrtljajih, kar je vsekakor pohvalno, če imamo v mislih varnost vožnje.

Ko vozite peugeot 505 z obema motorjema, dobite vtis, da razlika v korist močnejšega ni prav velika, toda hitro je mogoče ugotoviti, da je »renaultov« motor učinkovitejši z mehničnim menjalnikom, saj ima pet prestav (dodelani menjalnik iz tipa 604), in da je »peugeotov« učinkovitejši z avtomatskim menjalnikom. Tudi ta podatek govori, da nudi model 505 večji izbor, saj sta na voljo dve vrsti menjalnika. Seveda sedaj ni čas, da bi ugotavljali prednosti enega ali drugega, vsekakor pa je to še ena priložnost več, da bo novi model učinkovitejši od peugeota 504.

Predviden je tudi dizel motor, ki pa so ga začeli vgrajevati šele julija, vozila z bencinskimi motorji pa so v prodaji od 16. maja letos. Dizel motor je enak kot pri peugeotu 504, ima 2394 kubitke (70 KM pri 4500 vrtljajih v minuti). S tremi motorji v enem samem motorju se pri Peugeotu prvič v zgodovini pojavlja serija šestih različic. Avtomobilski trg pač očitno zahteva, da tovarna takoj ponudi več različic istega tipa. Tega so se komercialisti pri Peugeotu vsekakor naučili pri svojih konkurentih, predvsem pri Oplu in Fordu.

Novi proizvodni program predvideva dve različici »G« in

»S«. Druga se razlikuje od prve po tem, da ima servo napravo za volan, električno vzdigovanje in spuščanje stekel na sprednjih oknih, merilnik vrtljajev, sedežne preobleke iz tweeda itd.

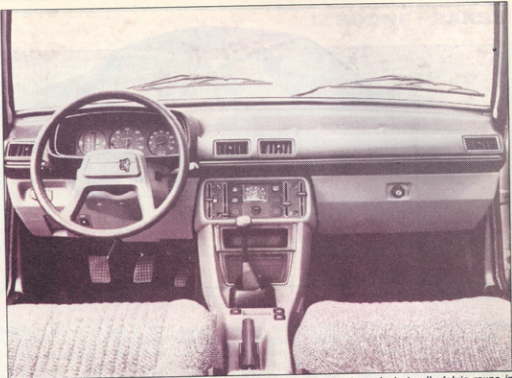
OPREMA IN LEGA NA CESTI

Ko prvič sedete za volan novega peugeota, dobite občutek, da imate vse pri roki. Sploh na potrebujete privajanja, še posebej, ker so ročica za smerokaze premestili na levo stran. Pri luksuznih različicah TI in STI je na pregledni armaturni plošči tudi merilnik vrtljajev, v »revnejši« sta toplotmer in kazalec posode za gorivo ločena. Nekateri instrumenti, ki za voznika niso tako zelo pomembni, so nad konzolo med ročico za prezačevanje in gretje, ki je s štirimi položaji dokaj učinkovito.

Menjalnik in ročica menjalnika sta zelo dobra in lahka za upravljanje. Ročica dobro leži v roki in je zelo natančna. Vžigalnica za cigarete, pepelnikov, žepov na prednjih vratih in ure verjetno sploh ni treba omenjati, saj francoskih avtomobilov v tem razredu brez vseh teh podrobnosti ne bi mogli prodajati. Po želji in seveda za doplačilo lahko dobi kupec tudi brisalnice za žaromete.

Položaj volana je dober, prav tako tudi ročica za upravljanje. Med vožnjo imate občutek, kot da sedite v vozilu, ki ste ga sicer vajeni, ne pa v novem modelu. Zdi se nam, da je to za oceno konstruktorja zelo pomemben podatek. Sedeži so dobro oblikovani in primerno mehki, pravo nasprotje od tistih, ki jih je pred dvema leti začel izdelovati Mercedes. Francozi so tudi glede tega ostali trmasti in zvesti tradiciji, in kot kaže povsem upravičeno, saj je na sedeže njihovih avtomobilov najmanj pritožb. Seveda njihove udobnosti na daljši vožnji nismo mogli preveriti, saj je 250 prevoženih kilometrov za dokončno oceno premalo. Toda, kot že rečeno, prvi vtis je odličen. Tu so seveda še varnostni pasovi, spredaj avtomatični, zadaj običajni.

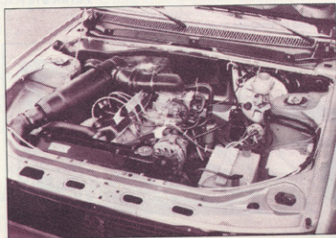
Ko poženete motor, speljete z mesta, ste takoj navdušeni nad lahkim upravljanjem z vozilom. To velja tudi za »revnejšo« različico, ki nima servo naprave za volan. Nove peu-



Ceravno ima armaturna plošča veliko novosti (ročica za smerokaze je na levi strani), deluje revno in nepopolno



Veliko prostora in dobri sedeži so pogoj za udobnost, po kateri se odlikuje novi Peugeotov dvovrtaš



Dovolj je prostora za motor s štirimi valji, toda postaviti so ga morali pod kotom 45 stopinj

geote 505 smo vozili v trikotniku Marseille-Marignane-Arles. V tej smeri smo približno 100 kilometrov vozili tudi po avtocesti. Ostali del poskusne vožnje smo vozili po kvalitetno različnih asfaltiranih cestah gridevnate Provance. Ker smo v nekem trenutku zgrabili smer, smo se podali v neznano. Prav naša napaka nam je nudila obilo zadovoljstva med vožnjo, saj je bila cesta po kateri smo vozili dokaj ozka, ovinkasta, polna vzponov. Toda tudi v takšnih razmerah se je vedel peugeot 505 izredno. Večkrat smo skozi ovinke vozili z večjo hitrostjo, kot bi to počeli med normalno vožnjo. Niti enkrat samkrat nas v ovinku ni zaneslo, pa najsi je šlo za vozilo z močnejšim ali slabšim motorjem, z navadnim ali avtomatskim menjalnikom.

Legi na cesti nas je zares navdušila, prav tako zaviranje (kratka zavorna pot). Učinkovitost zavor sem dobera preizkusil v kritični situaciji, ko je neki tovornjak, ki je sicer stal v križišču, 50 metrov pred menoj, nenadoma zavil v levo, hitrost mojega vozila pa je bila 100 km na uro! Peugeot 505 se je zaustavil, ne da bi drsel, trideset metrov pred tovornjakom! Boljši preskus zavor mi potem res ni bil več potreben.

Zanesljivost pri zaviranju so pri Peugeotu dosegli z izredno dobro razporeditvijo teže na



Rentgenska slika novega peugeota

spređnji in zadnji del vozila ter s tradicionalno uporabo elementov MacPhersonovega sistema obesa. Toda vnešene so tudi nekatere novosti, saj novo Peugeotovo vozilo nima nekaterih elementov, ki so jih uporabljali še pri modelu 305. Sicer pa tovarna Peugeot zelo nerada daje podrobnejše informacije o posameznih konstrukcijskih rešitvah.

PORABA IN HITROSTI

Po tovarniškem podatku sprejme posoda za gorivo 56 litrov goriva. Razen na avtocesti, kar pa je bila le tretjina naše vožnje, nismo mogli voziti hitreje od 90 km na uro. Povprečje je bilo 85 km na uro, merilnik v vseh treh vozilih, ki smo jih imeli na vojo, pa je pokazal, da nismo porabili

niti polovico rezervoarja. Naš sklep – peugeot 505 zares porabi zelo malo goriva! (Dizelskih motorjev nismo preizkusili, saj jih takrat še niso vgrajevali.) Natančnega merjenja porabe seveda nismo mogli opraviti, toda tovarna zatrjuje, da porabi peugeot 505 pri vožnji 90 km na uro okrog 7 litrov super bencina. Vozilo z avtomatskim menjalnikom je nekoliko bolj »požrešno«, njegova poraba je približno 8 litrov na 100 kilometrov normalne vožnje. Pri hitrosti 120 km na uro se poraba poveča na približno 9 litrov. Podatki za diesel motor so 6,6 litra pri hitrosti 90 km na uro, pri 120 km na uro pa 9,3 litra.

Največja hitrost, tudi po tovarniških podatkih, je 164 km na uro oziroma 175 km na uro z močnejšim motorjem. Pospeski od 0 do 100 km na uro znašajo 13,1 sekunde za mo-

tor, ki ima 96 KM, in 10,8 sekunde za motor s 110 KM, z mehanskim menjalnikom seveda. Pospeski in pa prožnost motorja dajeta med vožnjo občutek varnosti in zanesljivosti, kar je seveda za pričakovati od sodobnega vozila z dvema litroma prostornine.

Novi peugeot 505 je zares prijetno vozilo – tako za videz kot za vožnjo. Ali to ni dovolj velik kompliment za neko vozilo, če zapišemo ob tem še to, da smo ga vozili vsega 250 kilometrov?

Na koncu nam je ostalo le še, da zapišemo nekaj o ceni. V Franciji peugeoti 505 z bencinskimi motorji stanejo od 41.000 frankov (188.100 din) do 50.000 frankov (225.000 din). Pri nas jih bomo lahko kupovali že letošnji jesen, toda cena bo verjetno najmanj dvakratna...

PETAR STEVČIČ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni, nameščen nad prednjo premo pod kolom 12 stopinj (renault) in 45 stopinj (peugeot) na levo stran – vrtna in glo 86 x 82 – gibna prostornina 1995 (1971) – kompresja 9,1:1 x (8,8:1) – največja moc: 110 KM (81 kW) – DIN pri 5200/min – (96 KM/DIN – 71 kW pri 5200/min) – največji navor: 187 Nm pri 4000/min (156 Nm pri 3000/min) – ročni grad v petih ležajih – odmična gred v glavi motorja (s strani) – zobati jermen (variga) – glave in blok motorja iz aluminija pod pritiskom (lito železo) – mehansko vbrzganje goriva bosch K-jetronic (dvojni uplinjač Zenith ali Solex) – električna črpalka za gorivo (mehanična membrana) – mazanje pod pritiskom – zaprt hladilni sistem z ventilatorji, ki se samodejno vključijo. Čuže – karter vsebuje 4 litre olja. Hladilnik 6,3 litra (7,1 litra) tekočina – posoda za gorivo z leve strani vsebuje 56 litrov goriva – akumulator 12 V 45 Ah, alternator 750 W (500W)

Prečna moč: pogon na zadnji kolesi, motor spredaj, enkolturna suha sklopka – petstopenjski (štristopenjski) sinhronizirani menjalnik (avtomatski menjalnik), prestavna ročica na tleh – plastična 5 Jx14, guma (Michelin XAS ali Cleber V 12) 175 HR 14

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb – samonosača karoserija – štiri vrata – vsa štiri kolesa posamično obesa – prečna vodila – stabilizator – vzmetne noge – teleskopski blažniki spredaj in zadaj – dvostronni tovarni sistem, kolturne zavori (kolturne in bobnaste), servo naprava, omejevalnik moči zadaj – ročna zavora; mehanska; na zadnjih kolesih, ročica med sedežem – servo naprava za volan samo v 5 izvedbi

Mere in teže: dolžina 4,58 m, širina 1,72 m, višina 1,45 m, medosna razdajja 2,74 m, kolutek spredaj 1,48 m, zadaj 1,43 m, najšnji krog 10,52 m (10,22), teža praznega vozila z vodo, oljem in gorivom je 1210 kg (1200), dovoljena skupna teža 1760 kg, prijetnik 384 litrov

Zmogljivost: (tovarniški podatki) največja hitrost 175 km na uro (164), z avtomatskim menjalnikom 169 km na uro (158) – poraba goriva pri hitrosti 90 km na uro 7,4 litra super bencina z mehanskim menjalnikom, 8 litrov z avtomatskim – pri 120 km na uro 9,3 (9,7) litra z mehanskim menjalnikom in 10,6 (10,4) litra z avtomatskim menjalnikom

Zadnje vzmetenje je v mnogočem originalno in omogoča izredno lego na cesti

