

IZ MAJHNEGA  
ŠE MANJŠE

vozili smo



TEKST / Tom Pieterski,

FOTO / Martin Česenj



# PEUGEOT 104 COUPÉ

Izrek trdi, da iz malega raste veliko, vendar so v Peugeotu enkrat za spremembo menili drugačen in iz malega naredili še manjše, ko so majhnuem peugeotu 104 odrezali 28 centimetrov zadka. Tako je iz najmenje limuzine na štiri vrata nastal kupe, svojevrstn križanec majhnega avtomobila za mestne vožnje in razmeroma hitrega, udobnega potovalnega vozila za dve osebi. Pa vendar, težko si je razložiti muhavost tovarne, ko si limuzino in kupe 104 ogledujejo skupaj. Medtem ko ima limuzina v zadku običajen prtičnik, se kupe bohoti z zložljivo zadnjo klopo in tretjimi dvilnimi vrati na zadku. Preprosta logika bi namreč prej narekovala, da bo imela dvilna vrata in zložljivo zadnjo klop limuzina, ali pa ena možnih različic – tako, kot je Fiat storil pri svojem 127, ki je na voljo z običajnim prtičnikom ali pa z vrati na zadku. Ista preprosta logika tudi težko dokaze koristnost 30-centimetrskoga krajšanja že sicer kratkega avtomobila in zato spremenjanja zadnjih sedežev v pomožne, ki nudijo dovolj udobja le predšolskim otrokom, medtem ko se odraslimu sopotniku vožnja na zadnji klopi po nekaj kilometrih začne upirati.



No, precej drugačna je slika, ko nehamo po vsej sili iskati najboljšo uporabnost in rečemo, da so v tovarni preprosto želeli narediti „nekaj drugačnega“.

#### Udobje za dva in prtljago

Čeprav je peugeot 104 coupe nastal iz limuzine „104“ ga gre smatrati za samostojen model, ki bi mirne duše lahko nosil tudi svoje ime. Tako tudi laže ugotavljamo, da so v tovarni mislili na okreten avtomobil za vožnjo po mestu, ki pa se po zmogljivostih in udobju ne sramuje dolgih potovanj v avtomobilskih cest. Obenem je „104“ kupu namenjen vsem, ki v običajnih avtomobilnih vozilih s seboj odvečen prostor in pločevin: samec, mladič, parom in seveda tistim, ki si lahko privočijo drugi avto v družini. Obenem je tovarna tako zamišljen avto opremila z bolj bogato in bolj veselo notranjino opremo in na prednjih sedežih poskrbela za kar največjemu udobju.

Prednja sedeža sta nadvse udobna in čvrsto se oprimeta telesu; zelo daleč nazaj ju je moč pomakniti in ker so kot v limuzini tračnice uslušene, se s pomikanjem nazaj ves sedež nekoliko nagnje naprej. To je dobro za oporo stegen, ne pa povsem za držo rok na volanu, ki je pri povsem nazaj pomaknjencem sedežu previško.

Za prijetno počutje v avtomobilu skrbijo tudi mehke preproge, obloge notranjosti in preplete sedežev v izbranih barvah.

Na nekoliko spremenjeni armaturni plošči je, za razliko od limuzine, dobila prostor ura, na majhnom ohisju ob prestavnici ročici pa še vžigalnik za cigarete. No, od vseh dodatnih naprav je največ vreden električni „peri-brisi“ vetrne šipe.

Manj pozornosti so v tovarni posvetili prtičniku. Manjka mu pokrov, ki bi pred radovalnimi in „nepridipravimi“ očmi zakril vsebino. Zmogljivosti prtičnika smo zmerili s kockami: od 195 dm<sup>3</sup> pri zadnji klopi v normalni legi do 300 dm<sup>3</sup> pri podrti zadnji klopi, vendar samo do spodnjega roba okna. Ko smo zadek zapolnili do vrha, je šlo vanj za 420 litrov merilnih kock.

Tovarna kupeju „104“ dovoljuje obtežbo 320

kilogramov. Pri dveh osebah torej ostane za prtljago okoli 170 kilogramov.

#### Tehnika iz limuzine

Kar zadeva tehniko, je tako pri podvozju kot pri motorju enaka kot v limuzini. Krajanje medosno razdalje ni pokvarilo lego na cesti, prej nasprotno: tovarna je z drobnimi posegi tako dobro prilagodila podvozje novim meram, da se zdi, da je kupe v ovinkih še čvrstejši kot limuzina. Da o legi na cesti ne bi dolgočekali, povejmo samo, da se kupe 104 v vseh okolišinah vožnje kar najbolje drži ceste, dobre vozne lastnosti pa so podkrepljene z natančnim volanom in odličnimi zavorami.

Manj se je posrečilo prilagajanje podvozja glede na morebitno obtežbo prtičnika. Zadnje vzmeti so za veliko teže prtljage premehke, zadek se precej povesi, vzmeti pa potem tudi teže opravijo z neravninami na cesti, ki jih sicer zmereno obtežen avto gladko požre.

V peugeot 104 coupe je vgrajen natančno isti motor kot v limuzino in ga ne bomo posebej opisovali, saj smo „104“ temeljito obdelali že v testu (lanski „Avto“ št. 19) in v primerjalnem testu (tekojni „Avto“ 3 in 4). Povejmo le, da je motor poleg vseh dobrih lastnosti zadržal tudi težko dosegljivo merilno palico za olje in mukotrepn čep odprtine za dolivanje olja, ob katerem si manj spremen voznik lomi nohte in žive.

Precjer boljše kot v limuzini pa je v kupeju dušenje zvokov motorja. Z izjemo značilnega „življenja“ prenosnih zobnikov z motorja na menjalnik pod njim, ki ga je slišati enako kot v limuzini, so ostali zvoki dobro zadušeni.

Glede zmogljivosti ni potrebno ugibati. Ker je kupu zavojilo bogatejše opreme praktično enako težak kot istoimenska limuzina, poganja pa ga tudi enak motor, lahko edini pribitek pričaku-



jemo od rahlo boljše aerodinamike zaradi 5 cm nižje karoserije. Tako smo kupeju namerili največjo hitrost 137 km na uro, kar je za 1 km/h boljše od zelo dobro razpoložene limuzine s primerjalnega testa. Še manj je razlike pri pospeških. Kupe je z mesta na 100 km/h potegnil v 18,6 sekunde, za 400 metrov brez zaleta je rabil 20,8 sekunde, za kilometr pa 39,5 sekunde. Skratka, razlike so tako minimalne, da so odsilne predvsem od vremena in dobrega vzdrževanja motorja.

Nic drugače ni s porabo goriva: z zmerno vožnjo jo je moč spraviti pod 7 litrov goriva super na 100 kilometrov, medtem ko je pri najbolji potratni športni vožnji ali pri največji hitnosti na avtomobilski cesti zgornja meja porabe okoli 11 litrov na 100 km. Skratka, varčen avto!

#### Letos ga ne bo

Peugeot 104 coupe je nenavaden avto, pa svojo nenavadnost kaže tudi na zunanj. Z „giljotiniranjem“ zadka so se zunanre mere podrlie v avtomobilu je na prvi pogled „širi kot daljši“, stilisti pa so tako širok videz še poudarili s širokimi žerometi po vzorcu



V natanko pol cm daljšem avtomobilu od fička sta dva izjemno udobna prednja sedeža (spodaj), pomožna zadnja klop dolžine 36 cm (običajna mera je najmanj 45 cm) je zlahka zložljiva, tako da prtičajnik sprejme do 420 dm<sup>3</sup> prtljage. Široka vrata zagotavljajo udoben vstop tudi na zadnjo klop. Zadnja divižna vrata so optra na teleskopske opornike (zgoraj).



#### TEHNIŠKI PODATKI

**MOTOR:** desnačni — štirivaljni — vrstni — nameščen predno nad prednjem premo — vrstni in gib 70 x 62 mm; gibna prostornina 854 Kubikov — kompresija 8,8 : 1 — največja moč 40 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minutah — največji navor 6,68 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minutah — robčna grezina 3,75 kg — vrednost prenosa giba (vlega) — prenosnični sistem: uplinjen sočni 32 HVA — vedenje hlađenje s črpalko in termostatom, električni ventilator s termostatskim vklipom.

**PREDNJE MOČI:** motor sprejaj poganja prednji kolosi — ekološko: suha sklopka — štirivalejnski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — platiča: 4,00 B 13 — gume 135 SR 13.

**VOZ IN OBSEŽE:** kombi — kupe 2+2 — tri vrata — dolžina: 3,90 m — širina 1,52 m — višina 1,34 m — medavna razdalja: 2,23 m — kolotek sprejaj — zadnji zavore: 1,24 m — teža praznega vozila: 860 kg — dovoljena osebna teža: 320 kg — prtičajnik: 185—440 kg (varovalna).

**ZMOGLJIVOSTI:** največja hitrost več kot 135 km/h (tovarna) — pospešek 0—100 km/h: 19,7 sek (tovarna) — normativna poraba goriva 8 l/100 km (DIN) — 7,0 do 10,5 l/100 km (test).