



test

TEST / VOZNE POKROVNICE / FOTOGRAFIE / MARIAN ZAPLATN

PEUGEOT 104

Najmanjši s štirimi vrati



Peugeotov lev ima pri nas vsaj toliko občudovalcev kot poprečen lev iz živalskega vrta. Temu primerno so avtomobili z levom med tatimi, ki si jemljejo levji delež našega tržišča uvoženih avtomobilov. Zdej se jim je, leto dni po rojstvu, pridružili še peugeotov levček, pripadnik novega vala evropskih mini – avtomobilov.

PROSTORSKI ČUDEŽ

Si vrnaj bi si najmanjši lev iz Sochauxa pridružil s štirimi vrati na komaj treh in pol metrih karoserije. Ni kaj reči: vrata se odpirajo na široko, kot pri kakšnem avtomobilu srednjega razreda in ni ga malčka, v skrajnem bi se vstopalo lažje kot pri peugeot 104. In kvartet – po potrebi tudi kvintet –

literiskimi kockami smo mu namerili 200 litrov uporabne prostornine. Vendar ima prtljžnik, kljub temu, da ga kvarijo blatniki zadnjih koles ugodno obliko, tako da si lastnik, ki pogosto potuje z veliko prtljago, lahko pomaga z nakupom kovčkov po meri. Za silo je tu še možnost prtljžnika na strehi. Dovoljena obtežba levjega malčka 400 kilogramov, je namreč na ravni velikih avtomobilov – če računamo s štirimi osebamami po 75 kg, ostane za prtljago še vedno 100 kg. Za manjše kose garderoba in drugo drobno prtljago je nekaj prostora še pod zadnjo šipo, kjer je na voljo polica 120 x 40 cm.

UPORABNE PODROBNOSTI

Malček, ki je majhen le pri zunanjih merah, naj bi bil pravi veliki avto. Poleg videza, ki ga

bi si tudi vzvratno ogledalo „dan-noč“, da ne govorimo o lučeh za vzvratno vožnjo.

Po drugi strani pri stikanju po „104“ odkrijete cel kup praktičnih podrobnosti: pod nosom in zadkom so zanke za pritrjevanje vlečne vrvi; v zapahih zadnjih vrat lahko z varovalkami preprečite odpiranje z notranje strani, kadar vozite otroke; odprt pokrov motorja drži samodejna podpora, ki je redka celo pri zelo dragih avtomobilih; s preprostima vzvodoma pri polno obteženem avtomobilu spremenite nagib žarometov, da ne slepijo voznikov iz nasprotni smeri, in ko pritisnete na trobljo, ni to nikakršen rahličen „bibip“, marveč glas tovarnjaka ali pa motornega vlaka, ki ga gre jemati resno.

Poselna pohvala: tovarna vgrajuje dobre varnostne pasove!



ima v avtomobilu tudi dovolj prostora celo za noge. Manjši čudež, bi rekli, ki ga je tovarna podprepla s sedeži povsem spodobnih dimenzij, ki so tudi spodobno oblikovani in oblazinjeni. Pač pa prednjim sedežem manjka spremljivi naslon. Nadomestile naj bi ga usločene tračnice na katerih se prednja sedeža pomikata tako, da se pri pomikanju sedeža nazaj cel sedež nagiba naprej, z drugimi besedami: ko je sedež zadaj, je nižji, naslonjačo pa bolj pokončno. Tako „spreminjanje“ sedeža do neke mere sicer zadovoljivi poprečnege voznika, dolgonosega pa ne, še zlasti če je vajam voziti s stegnjanimi rokami, daleč od volana. Ko je sedež pomaknjen nazaj in potemtakem tudi najnižji, je obroč volana previsoko in drža rok utrudljiva.

„Kjer ni, še vojska ne more vzeti“, bi ob pogledu na prtljžnik dejal moj ded, če bi bil še živ. Tako se prostorski čudež neha v zadku, kjer avtomobili prevažajo prtljago. Z našimi

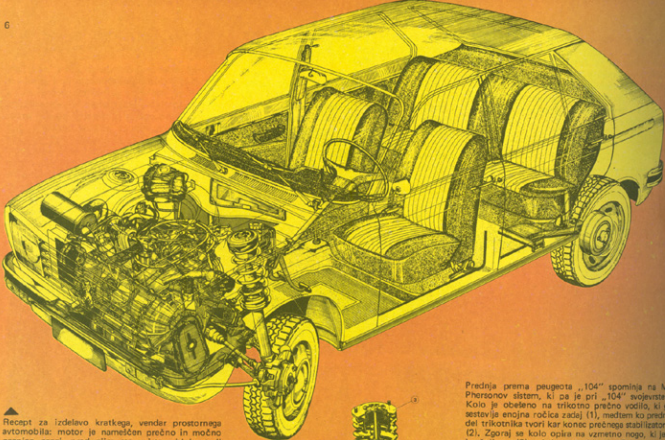
na zunaj nekoliko pokvari samo razmeroma visok pas vozila, naj bi k počutju pripomogla tudi oprema. Pri tem pa konstruktorji niso imeli ravno srečne roka – z blagoslovom strokovnjakov za varčevanje.

Oba okrogla instrumenta – levo merilnik goriva in kontrolne lučke, desno pa merilnik hitrosti in števec kilometrov – sta premajhna in ne brez odsefov. Prijetnejša sta ponočji, ko sta osvetljena z medlo zeleno svetlobo.

Peugeotu 104 sicer ne manjka noben osnovni del opreme, toda varčevanje je le preveč opazno: brisalniki imajo eno samo hitrost, prav tako ventilator; stikalo, ki pri odpiranju vrat prižge notranjo luč, je samo na voznikovi vrati; kljub štirim vratom je pepelnik samo na armaturni plošči in s tam da so črtali vžigalnik za cigarete, referenti za varčevanje še ne bodo prepričali kadilcev, da je kajenje med vožnjo škodljivo (pa naj bo še tako res); zeliti

BREZ OKRASNE GRIVE

Lep spisek izdelkov z napisom „made in France“ slovi zato ker so dišeči, okusni, lepo oblikovani in krojeni in Francozi so veseli, dobrovoljni ljudje. Kaj le so počeli, ko so krojili armaturno ploščo peugota 104. Res da je ta Sochaux in Mulhouse, kjer stoji Peugeotovi tovarni samo nekaj desetlin kilometrov od švicarske in nemške meje, toda celo Nemci ali Švicarji bi le z največjo težavo naredili kaj bolj dolgočasnega in oskubljenejšega. Lev brez grive! Povsod prazna črina, na kateri je desno od instrumentov sicer dolga polica za drobnarje, vendar pa bodo tudi te vrste „okraski“ na prvem ostrejšem ovinku popadli na tla, kar polica ni prečno razdeljena s pregradami. Tudi predal pod armaturno ploščo pred sopotnikom nima pokrova!



Prednja prema peugeota „104“ spominja na Mc Phersonov sistem, ki pa je pri „104“ svojevrsten. Kolo je obeljeno na trikotno prečno vodilo, ki ga sestavljata enojna ročica zadaj (1), medtem ko prednji del trikotnika tvori kar konic prečnega stabilizatorja (2). Zgoraj se kolo opira na vzmetno nogo, ki je s krožnikom (3) pritrjena na blatnik. Pri obrabljenu volana se kolo obrača na pogajčki premnega sornika (4) in (obremenjen s ohlajem blažilika) na drsnem prstanu (5).

Recept za izdelavo kratkega, vendar prostornega avtomobila: motor je nameščen prečno in močno nagnjen nazaj, pred njim sta v istem bloku tudi menjalnik in diferencial. Kolesa so čim bližje vogalom karoserije, tako je med prednjo in zadnjo premo razmeroma dolga prostor za potnika.

K prijetnemu vzdušju ne pripomore niti črna gumijasta preproga, ki pa ima vsaj to prednost, da jo je lažje čistiti kot pa preproge iz tkanine. Bolj veselo je, ko odvrnete oči od armaturne plošče. Prevleke sedežev so iz tkanine z obrobnami iz umetnega usnja. Barve so sicer občutljive (večinoma so prevleke peščene barve) vendar je čiščenje sintetične tkanine razmeroma preprosto.

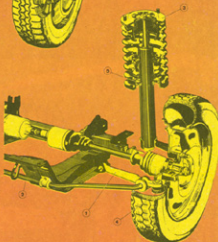
Če je armaturna plošča že dolgočasna, pa so naprave za upravljanje vozila dovolj priročne. Ročica na levi strani volana, ki ima štiri lege v obliki kvadrata, je obenem glavno stikalo luči in stikalo za zasedene luči, ročica na desni strani volana pa služi trobljin in brisalnikom. Priročni so tudi gumbi naprav za ravnanje zračnika in gretja, medtem ko je usmerjanje zrakaoločeno za levo in desno stran vozila. Na armaturni plošči sta še dodatna zračnika za dovod svežega zraka. Kljub temu pa se zdi, da zračenje pri manjših hitrostih ni dovolj učinkovito, na pomoč priskoči ventilator (samo enostopenjski) in delno odpiranje oken na zadnjih vratih.

Obroč volana je cel obločen v neke vrste trdo umetno usnje, ki „spodrsuje“ kadar ga držite s suhim rokama, za razliko od klasičnih volanov, ki so spolzki, če so roke vlažne.

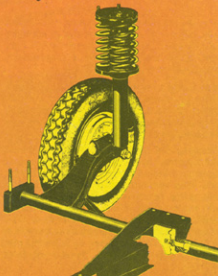
Prestavna ročica na tleh je priročna, natančnost in lahkotnost pa je le poprečna — pač lastnost vozil s prednjim pogonom in prečno postavljenim motorjem, ki imajo dokaj zapleten prenos od ročice do menjalnika.

MINIATURIZACIJA

Srce peugotovskega najmlajšega leva je po zasnovi potomec peugeota „204“ in „304“, vendar kljub temu predstavlja novo konstruk-



Posamično obeljeni zadnji kolesi sta pri „104“ na preprostih vzvodnih vodilih in opri na vzmetni nogi.



cijo. Motor, v dobesednem pomenu, je nad menjalnikom in diferencialom in nagnjen močno (72°) nazaj. Cel pogonski agregat pa je v istem bloku iz aluminijeve litine, tudi olje za mazanje je skupno.

Po lanskim kratki preskusni vožnji peugeota „104“ sem omenil možnost velike porabe olja („Auto“ št. 23/1972), na testu se je izkazalo, da poraba olja ni nadpovprečna. Kar pa zadeva samo tehniko aluminijastih motorjev, ki se jih večina tovarn še vedno otepa, velja pripomniti, da ima Peugeot z njimi veliko izkušenj. V slabo jih štejemo le dušenje zvokov, ki jih aluminij predobro prevaja. Pri tam gre zlasti za žvižganje je kobil obraba pramosa moči, ki obenem z zvenecim motorjem poskrbi za značilen visok peugotov zvok, ki ga poznamo že iz „204“ in „304“. Nič ne bi bilo narobe, saj je tak zvok nekaterim ušesom prav prijeten, če pri večjih vrtljajih ne bi bil premočan in podkrepjen z vetrov ob karoseriji. Nekako nad 120 km/h (v četrti prestavi 5000 vrtljajev v minuti) se skoraj lahko odpoveste radiu in pogovoru s sopotniki.

Motor je lep primer avtomobilistične miniaturizacije in cel pogonski del bi sprevrli v nekoliko večji nahrbtnik. Tako je nad motorjem v kratkem nosu vozila dovolj prostora tudi za rezervno kolo.

Ima pa takšna škratovska zgraba tudi svoje slabe lastnosti. Pomembni deli na motorju so mehanikovim rokam sicer dokaj dostopni, tovarna se je potrudila celo pri filtru za olje, ki je nad motorjem. Toda za isto, kar za olje voznik lahko opravi sam, mora najprej sneti rezervno kolo. Dolivanje olja zahteva še nekaj dodatnih živcev, kar je čep odprtine za dolivanje obenem tudi opora žicam svečk in cevi hladilnega sistema.

Postlastica je tudi merilna palica za olje. Dosegljiva je tudi brez snemanja rezervnega kolesa, vendar le za ceno uzamanih rokavov. In to samo zato, ker je neki referent za varčevanje verjetno izračunal, da je pri dvojeztih merilnih palicah iz prihranjenega materiala enaindvajseta zastoj.

BREZSKRBEN VSAK DAN

V tovarni so se potrudili za dobre vsakdanje lastnosti motorja. Tako kljub temu da doseže največjo moč pri visokih 6000 vrtljajih, največji navor pri nizkih 3000 vrtljajih v minuti zagotavlja motorju prožnost in razmerno malo pretikanja menjalnika (glej diagram). Zasluge za dobre lastnosti motorja v vseh območjih imajo seveda odlična grad v glavi, polkroglasto oblikovani zgorevalni prostor in kratek gib batov. Glede zmogljivosti gre „104“ v korak s svojim neposrednim tekmeccem, renaultom 5, medtam ko zaostaja za fiatom 127, ki bolje pospešuje in je tudi hitrejš.

Peugeot je tudi pri malčku vztrajal pri posamično obešenih vseh štirih kolesih, ki se v vseh okoliščinah zelo odločno držijo ceste. Vožnja je neutrudljiva in tudi poprečen voznik si lahko privoščiti hitro vožnjo ovinkov, toliko prej ker je volan lahkoten in natančen zavore pa zelo učinkovite.

Obnem z dobrimi voznimi lastnostmi, se podvozje lahko pohvali tudi z udobnimi vzmetmi z dolgimi gibi, ki tudi s kratkimi grbami in ostišču nimajo težav. Avto se v ovinkih sicer zaradi tega precej nagiba, vendar pa prej dvigne notranje prednje kolo, kot pa spodsava iz ovinka. K vsemu zapisimo še neobčutiljivost za bočni veter, zvesto držanje smeri pri hitri vožnji naravnost, preglednost in okratnost v mestu in (brez testa) skoraj zagotovo dobre zimске lastnosti — skratka, z vožnjo peugeot „104“ ni težav.



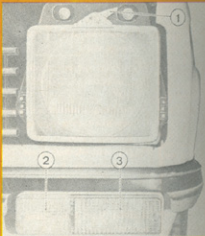
Peugeot je s „104“ dopolnil izbiro malih avtomobilov s prostornim primerkom na štiri vrata. Stvar okusa in potrebe je pri tem seveda želja po petih dviznih vratih in zložljivi zadnji klopi. Sodobna tehnika podvozja in motorja in varne vozne lastnosti so nedvomno vabljive. Vendar pa avto ne živi samo od tehnike: na račun notranjosti, zlasti armature plošče je bilo že toliko kritik, da čakamo, kdaj bo popustila trma in jo bodo spremenili.

Presenetljivo: peugeot 104, ki je povsod drugje dražji od svojega neposrednega tekmecc, renaulta 5 (test v „Avtu“ št. 12), je pri nas cenajši. Kljub temu pa je kljub zadnjim podražitvam domačih avtomobilov še vedno nekoliko predrag, da bi uspešno tekmoval na našem tržišču. Pri tem pa ponovimo, kar smo že zapisali lani, namreč, da so primerjave, včasih bob ob steno, ko se pojavijo kupci s svojimi okusi in žepi, še zlasti ker ima lev na maski hladilnika svojo moč — kljub temu, da je ob naših visokih davkih in carinah bolj podoben navadnemu hišnemu mačku.



Štiri vrata so dovolj velika, da je vstop v vozilo lahek na vse štiri sedeže.

Okrogje žaromete pokriva pravokotno steklo, ki se bolje prilga maski. Z vzvodom (1) je moč spremeniti višino žaromete glede na obtežbo. Pozicijske luči (2) in utripalke (3) so spredaj vgrajene pod odbijac (desno)



Prtljažnik je z 200 litri uporabne prostornine premajhen, vendar ga je moč zaradi ravnih površin dobro zapolniti. V kotih ob blatnikih sta dvigalo in ključ za kolesa. (spodaj)

Pri notranji opremi gre zamera suhopami armaturni plošči. Poljci pa manjkajo prečne pruge, ki bi drobnarjam preprečile „vožnjo“. (spodaj desno)



TEHNIŠKI PODATKI

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: benzinski — štirivaljni — vrtni — namenjen predno zadnjem premu, nagnjen ize 72° nazaj — vrtna in klj 70 x 62 mm — glava prostorna 954 kubikl — kompresija 8,5 : 1 — največja moč 46 KM (DIN) pri 6000 vrtljnih na minuto — litrska moč 48,2 KM (DIN) na liter — največji navor 6,58 kgm (DIN) pri 3000 vrtljnih na minuto — ročica gred v 5 fazah — odbojna gred v glavi ventila — visoki ventili na v.v. — blok in glava motorja iz aluminija — enojni prečnotni upljalnik zole — blok z ročnim dokozom — mehanična črpalka za gorivo — mešanje pod pritiskom — oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko in termostatom, ekvivalentna posoda — električni ventilator s termostatskim upravljanjem — svećila shampans BN 9V, AC 42 LTB, maršal 6C—GT 35 H itd. — akumulator 12 voltov, 30 amperih ur — alternator 350 vatov

Motor moči: motor sprejeda pogonja prednji kolesi — enokolutna suha sklopka — štiristopajski sinhronizirani menjalnik (z motorom v istem bloku) — prestavna ročica med sedeli — prestavna razmerja: 3,883; 2,296; 1,502; 1,042; zvezna 1,336 diferenciala — s poveljnim ozobljenim, prestavno razmerje 4,00 : 1 (10/01)

Kolosa: prednja 4,00 B 13, jeklene predane — gume 135 BR 13 — prilož sprejeda 1,8, zadnja 2,0 atm (michelin kl)

Interijer

Interijer za 4—5 oseb — štiri vrata — samonosača karoserija — prednji kolesi na posamičnih osovah, enojna prednja vodila, vzamane noge, prečni stabilizator — posamično obdelani zadnji kolesi, vzdolžna vodila, vzamne noge

Zavori: sprejeda kolutne, zadaj bobnašte — razdelilnik zavorne moči med prednjimi in zadnjimi kolesi — mehanična ročica zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedeli

Volan: na tobočno letev — prestava 16,28 : 1 — rajdni krog 9,9 m (med sedeli) 9,4 m (med bioklini) — 3,5 zavrtajna volana ac ac ne druge skrajne točke

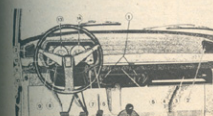
Oprema: varnostni pasovi — pnevmatična naprava za pranje vetrone linije — nastavitev višine žarnometov glede na obetstvo — vrvjaki, kavji za vlekvo vozila

Mera in teže: dolžina 3,58 m — širina 1,52 m — višina 1,20 m — medosna razdalja 2,42 m — kolotek sprejeda 1,20 m; zadnja 1,2 m — najmanjša razdalja od tla (obetožnost) 5,128 m — prostorna prijalnika 300 litrov (uporabna prostorna 200 dm³) — teža praznega vozila 760 kg — obetstvo 400 kg — dovoljena skupna teža 1160 kg — dovoljena hitz prilozice brez zavore 330 km/h, z zavore 300 km/h

Varnostne: prednje za gorivo 40 litrov — kartar (motor, menjalnik in diferencial v istem bloku) 4,0 l, menjava na 5000 km — masalke: 1 (robata letov volana) na 5000 km — hladilni sistem (z grešom) 5,6 litra, menjava onkari na leto.

Zmogljivost: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrtljnih v minuti 23,6 km/h — moč na tomo praznega vozila (in volani) 35 KM (DIN), teža na KM: 18,1 kg — moč na isto sočno motorjavnega vozila 39,6 KM (DIN), teža na KM: 25 kg — največja hitrost (tovarna) 135 km/h — pospešek z mesta na 100 km/h (tovarna) 20 sek. — romnina poraba po DIN: 8 l/100 km

- 1 — gumbi za ravnanje in usmerjanje grejta in zračenja, 2 — odprtni za dovod svežega zraka, 3 — polica za drobnarije, 4 — prestavna ročica, 5 — penjalnik, 6 — stikalo utripalk in trobilje, 7 — ključavnica, 8 — stikalo ventilatorja, 9 — stikalo žarnometov in svetlobnega signala, 10 — odpranje pokrova motorja, 11 — stikalo prisilnikov in pnevmatična naprava za pranje šile, 12 — čok, 13 — merilnik goriva in kontrolne lučke dinama, dolgih in kratkih klj ter pritvika otja, 14 — merilnik hitrosti in števec kilometrov.



NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 7500 km. Meritve z dvema osebama.

Največja hitrost 134 km na uro (zalet 3 km, poprečje štiri meritev)

Pospeški	
0—40 km na uro:	3,8 sek
0—60 km na uro:	7,2 sek
0—80 km na uro:	12,1 sek
0—100 km na uro:	19,6 sek
0—120 km na uro:	36,2 sek

400 m brez zaleta: 20,9 sek (končna hitrost 103 km na uro)

1000 m brez zaleta: 39,9 sek (končna hitrost 123 km na uro)

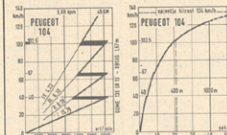
Prožnost: kilometar z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi —42,2 sek (končna hitrost 121,5 km na uro)

Poraba goriva: Po običajnih cestah: najmanj 7,3 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h); največ 10,2 litra na 100 km (zelo ostru vožnja)

Na avtomobilski cesti: 8,5 litra na 100 km (poprečje približno 100 km/h, oziroma 10,4 litra na 100 km (poprečje približno 120 km/h)

Po mestu: 7,8 do 10,0 litra na 100 km
Poprečna poraba na testu: 8,9 litra na 100 km
Poraba olja: 0,35 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:	
kazalec na 60, resnična hitrost	55 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost	74,5 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost	94 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost	113 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost	132 km/h



Čeprav se motor „104“ z lahkoto zavrti nad 6500 vrtljajev, smo ga pri meritvi pospeškov zavrteli samo do 6250 vrtljajev v minuti, kar tovarna smetila za gornjo dovoljeno mejo. Pospelevanje do teh vrtljajev ima seveda smisel le kadar gre za odločno prhitvenje. Motor je namreč kljub tzi vsakdnji avto) razmeroma veliki moči za tako majhno prostornostni tudi prožen. Potak krivulje navora, ki je največji pri 3000 vrtljajih v minuti je zelo upoden; to velja tudi za krivuljo moči, ki nad 4500 vrtljaji v minuti preseže 40 KM (DIN). 4500 vrtljajev pa naj bi bila tudi mera za pretkanje v višjo prestavo (približno 30, 50 in 75 km/h v spodnjih treh prestavih), če gre za vrčno pa vendar dovolj živahno vožnjo. Za varčevanje z gorivom je poskrbela tudi tovarna, ki je četrtu prestavo naredila razmeroma dolgo (motor v IV. celo pri največji hitrosti še ne doseže 6000 vrtljajev, kolikor mu je potrebno za največjo moč). Dolga četrta tako kljub prožnemu motorju zahteva nekoliko več pretkanja v tretjo prestavo, kadar se obtežen „104“ prebija čez dolge položne klance. Največjo hitrost doseže „104“ pri približno 5700 vrtljajih v minuti in nizki srednji hitrosti bav 11,8 m/sek. Največja hitrost sme biti tudi trajna potovalna hitrost.

HVALIMO

- Udobno vzmetenje
- Zelo varna lega na cesti
- Zelo učinkovite zavoro
- Prostornost in štiri vrata kljub majhnim zunanjim meram
- Živahen in prožen motor
- Lahkoten, natančen volan
- Varnostni pasovi so že vgrajeni

GRAJAMO

- Slabo dušenje zvokov motorja in menjalnika
- Premajhen prtljajnik
- Sedeži brez spreminjanja nagiba

Kljub številnim uporabnim podrobnostim, nepopolna oprema

Dolgočasen vizej notranjosti

Nekonkurenčna cena

cena: 8760 FF in 29 294 dinarjev
osnova za rep. in obč. davek: 45 486 din
zavarovanje: obvezno 825 din
kasko: brez franšize 4758 din,
s franšizo 4000 din — 505 din
cestnina: 240 din
proizvajalec: Automobils Peugeot,
Sochaux, Francija
generalni zastopnik in prodajalec:
„Tehnoserwis“, Beograd, Brankova 13—15,
podružnice v republikah središčih

NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legli v omr):
širina pri kolenih: spredaj 127, zadaj 126; litra: prednja sedea 52, zadnja klop 121; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjača priložni 160; pomik prednjega sedea 18; odprtina vrat (višine/širina) spredaj 88/76, zadaj 88/68. Uporabna prostorna prtljajnika (meritve s kockami 1 dm³) 200 dm³.

