

Ante Mahkota

Francosi mu pravijo najmanjši tovornjak. Pa ne zaradi prikupne karoserije brezak z velikim nakladalnim prostorom, ampak zaradi črne duše, ki uhaja iz izpušne cevi: zaradi najmanjšega Diesellovega motorja na svetu. Tudi edinega dizela, ki poganja prednji kolesi.

Tovornjak mu najbrž rečejo tudi zato, ker je drag kot žefran. Peugeot 204 še stal pri nas, uvoznik še ne ve, čeprav je avto vključil v svoj prodajni načrt za leto 1989.) Najmanjši dizel je zvest izročilu največjih »šparmajstrov«, češ »premalu denarja imam, da bi si lahko kupil ceno robor. Kdor ima namreč značaj, ki prenese dizelsko vožnjo dobi pri gorivu v dveh letih nazaj, kar je več plačal za avto.

Ne bomo zavlačevali!

Odlike peugeota 204 so predvsem:

Izredno varčen motor, ki kuri zelo poceni gorivo — ko enkrat natočite rezervoar, se lahko peljete 800 km daleč. Motor zelo dolgo živi.

Odlično podvožje peugeota 204, ki se znamenito dobro drži ceste, je kot nalašč za Diesellov motor, s katerim je treba voziti zelo enakomerno, kar najmanj zavirati — ker slabo pospešuje.

Menjalnik so zelo dobro prilagodili karakteristikam dizla in voznik, ki pridno prestavlja, zmore dobre povprečne histro-

stii.

V dobro je treba šteti dizlu tudi vse znanе odlike malih peugeotov: odlično iz-

korišćen prostor, solidno izdelavo, prijetne secede.

Slabosti:

Zasojena cena.

Pri majhnem številu vrtljajev motor slabo potegne, zato je treba zelo pogosto prestavlјati.

Noben dizel ni živahen. Tudi peugeotov ne, pa naj je še tako napreden. »204 D« ne potegne prav nič bolje kot VW 1200.

Ker je nabavna cena zelo visoka, se avto splašča je, če na leto prevozite veliko kilometrov ali pa če se odločite goljufati s kurilnim oljem.

»204 D« nima servo zavor, kot jih imajo bencinski bratje. Da ni zato dražji?!

Najprej smo brali, nato vžgali

Ker pride »204 D« k nam z dvoletno zamudo, nam ni bilo nerodno z enoletno zamudo sestati vanj. Na poskušajo so nam ga dali na dirkašću Monthlery v okviru letošnjega pariškega salona. Čez leto pravimo zato, ker je bila premiera dizla 204 že na lanskem Parizu.

In smo za začetek najprej iskali, kako bi ga vžgali. Vlečni gumb za vžig in predgretje ter kontrolnik predgretja sta namreč skrita na levič škätke z merilniki. Pod volanom sta še ključavnica in poteznik. Ta zadušil dizel, ko ustavite.

Da se prihodnji lastniki 204 dizlov ne bodo mučili z navodili za uporabo, ki smo jih mi prebrali na parkirnem prostoru dirkašća — v blag posmeh — bomo sedaj opisali, kako se avto vžge. Najprej

vključite vžig. Potem gumb potegneta za tri četrtine in počakate, da zažari kontrolna lučka. Bilo je hladno, in čakati smo morali več kot minuto; šele potem smo gumb potegnili do kraja in s tem sprožili zaganjač. Po taksem postopku motor zanesljivo vžge.

Všec nam je bilo, da se takoj, še hladno, zelo mirno vrta.

Ker smo pred dizlom vozili same bencinarje, smo se kar težko privadili povsem drugačnje vožnje, ki jo terja drugačen motor. Odločiti se je namreč treba ali boste vozili zelo umirjeno in pri tem uživali miren tek Diesellovega motorja, ali pa se boste trudili voziti kar najhitreje, za kar bo treba zelo veliko prestavlјati in motor bo zelo ropotal.

Na dirkašću smo se seveda odločili za forsrano vožnjo. Na ravnih odsekih so nas vsi prehiteli, v ovinkih pa se je izkazalo odlično podvožje: razen v dveh najhujših serpentinah sploh nismo zmanjšali hitrosti, ki jo je avto zmogel na ravnem.

Tam nismo drveli več kot 118 km na uro, pa naj smo še tako tlačili plin. Pospekov nismo mogli meriti, zato povzemamo francoske preskuševalce: od 0 do 100 km na uro — 39 sekund. Pa še za takšno slabo pospeševanje je treba v vsaki prestavi motor pognati do konca — v drugi najmanj do 60 km na uro in v tretji do 90 km na uro.

Odnehali so že mnogi

Ker v tem našem poročilu že od vsega začetka z ugotovitvami prehitavamo razlago, bomo z zamudo opisali tudi motor — potem ko smo še prej povedali, kako z njim vozimo

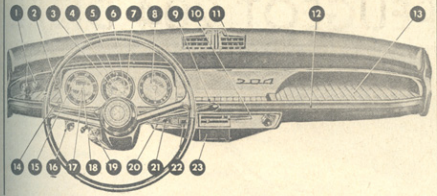
Za začetek nekaj zgodovine. Med vsemi osebnimi avtomobili z dizli so najbolj znameniti mercedesi. Edina tovarna, ki tudi z uspehom izdeluje dizle je Peugeot, ki v svoji filiali v Lille Indenor še dolgo izdeluje dizel za 404 in po novem tudi za »204«.

Dizel vgrajuje v moskvice belgijska montažna tovarna. Vsi drugi pa so odnehali. Poskusili so mnogi. Leta 1954 je Borgward, ki je šel kasneje na boben, izdelal 1,8-litrski dizel za svoj avto hansa. Tisto leto je prišel na trg tudi fiat 1400 z 1,9-litrskim dizlom. Čez štiri leta so ga nehali izdelovati. Na začetku šestdesetih let sta poskušala prepričati takšiste s svojimi dizli angleški tovarni Morris in Austin. Brez uspeha.

Dizel, ki je v peugeotu 104 bo gotovo prisel tudi v zgodovino, ne le zato, ker je najmanjši, ampak, ker je izdelan iz lahke kovine. Štirje valji stojijo v vrsti. Ker je osnova dizlu bencinski motor, ki je v navadnih »204«, inženirji niso povečali vrtnice valjev, ampak gib — vrtnica in gib je 75 x 71 mm — kar da natančno gibno prostornino 1255 kubikov. Kompresija je 22:1 (nekoliko višja kot v mercedesovih dizlih) in motor doseže največjo moč 40 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih mi-



Dizel je dizel, pa naj bo še tako sodoben: počasi pospešuje. Za primerjavo — od 0 do 100 km na uro pospešijo: peugeot 204 D v 38 sekundah, mercedes 230 D v 31, peugeot 404 D v 26, peugeot 204 z bencinskim motorjem v 21 sekundah, VW 1200 v 32,5, navadni opel kadet v 21 sekundah. Plačilo za zvestobo dizlu: zelo malo porabi že itak najcenejšega goriva.



1 — ročica zaganjača in kontrolnik predgretja, 2 — ravnanje dnevnega števca kilometrov, 3 — kazalec goriva, 4 — utripalke, 5 — lučka dinama, 6 — kontrolna lučka, 7 — temperatura vode, 8 — ura, 9 — ročica menjalnika, 10 — ravnanje zračenja in ogrevanja, 11 — odprtine za zrak, 12 — oblazinjen rob, 13 — polička, 14 — ročica za žaromete, blisk in trobljlo, 15 — merilnik hitrosti, 16 — pokrov motorja, 17 — števec kilometrov, 18 — dnevni števec, 19 — stikalo za vžig in ročica, ki zaduši motor, 20 — ročica utripalk, 21 — brizgalka, 22 — ventilator, 23 — pepelnik.

nuti. Motor je zelo sodobno zasnovan: v glavi se vrtniči vnetljiva mešanica, puše valjev so »smokre« in jih je lahko zamenjati, ventili vsijajo, odmična gred v glavi jih krmili brez posrednikov, ročična gred je v petih ležajih in ventilator ima sklopko, da se po potrebi vključuje in izključuje.

Izreden uspeh je, da so dizel, ki poganja prednji kolesi, tako pritrdili v avto, da se vibracije ne prenašajo v notranjost vozila. Ta zelo težka naloga je Peugeotovim inženirjem odlično uspela in dokler smo vozili zmerno, niti po ropotu in še manj po tresljajih nismo občutili, da vozimo dizel.

Udobje prostora spredaj in zadaj

Zaradi posebnosti motorja seveda kar posabljam na opis karoserije, podvozja in vožnje. Kot bi pričakovali, da se še vsi spominjate našega testa peugeota 204, z bencinskim motorjem seveda, ki smo ga preskušali februarja lani.

Ponovili bomo nekatere ugotovitve.

V peugeotu 204 so motorju utesnili stanovanje in ker je skupaj s sklopko in prenosom moči postavljen povprek v prednjem delu vozila, je lahko prostor za potnike zelo dolg.

Zaradi večjega dizla v »stanovanju« bencinskega motorja je pri »204 D« odpadla servo-naprava za zavore, ker zanjo ni bilo prostora.

Pri peugeotu so razmeroma kratko vozilo križali z dolgo medosno razdaljo: ljudje vendar živijo v avtu med prednjimi in zadnjimi kolesi. Prednja in zadnja os sta skoraj na skrajnih koncih vozila. Iz zapisanega je očitno, da je prostor zelo smotrno izkoriščen, pa imajo potniki na zadnjih sedežih za kolena 10 do 15 cm več prostora kot v drugih podobnih avtih.

Nakladalni prostor je v karoseriji break — tovarna Peugeot bo nameščala šele kasneje dizel tudi v limuzine — zelo lahko dostopen skozi peta vrata na zadku. Za prtljago je 1,20 metra dolgo in 0,97 metra široko dno, višina prtljažnika je 0,38 metra. Naložite lahko 350 kg, voznikova teža pri tem ne šteje, saj šofer-

jevih 75 kg računa tovarna pri kombiju k »teži praznega vozila«.

Lani smo se pritoževali, da ima peugeot 204 preozke gume. Break jih nima, saj so pnevmatike 145 SR 14 centimeter širše od gum limuzine. Ker dizel ne potegne sunkovito in tudi ni zelo močan, se gume najbrž zelo dolgo ne obrabijo.

V ovinkih se peugeot izkaže, ker se zares odlično drži ceste. Zal pa nam je bilo, ker se zelo nagiba. Se posebej v dizlu, ki terja hitro vožnjo v ovinkih, če hočete naglo potovati, saj je na ravnem počasen. Zalujemo, zakaj tovarna ne izda še nekaj denarja za prečne stabilizatorje.

Opreme ne bomo opisovali.

Hop, Cefizelj, te že imam!

Za konec smo prihranili skušnjava. Leta pri dizlu ni mesena, ampak tekoča. Reče se ji kurilno olje.

Kadar boste torej ob cesti videli lepo oblečenega gospoda, ki iz ročke naliva gorivo v svoj avto, vedite, da se je dal zapeljati v skušnjava. Financar pa, ki ga pri tem prijema za vrat, vpije: »Hop, Cefizelj, te že imam!«

Cprav je prepovedano, in gorivo za peči na olje barvajo, da bi preprečili zlorabe, ne moremo, da bi ne povedali: Dieslov motor prav tako dobro teče na kurilno olje kot na nafto, le da kurilno olje stane 58 par, nafta pa 1,10 din.

S kurilnim oljem lahko s peugeotom 204 D prevozite 100 km za bore tri dinarje.

Seveda vas ne zapeljujemo v goljufanje finančnih oblasti, samo povedali smo. In zaradi dušebrižništva bomo omenili tudi znanca, ki ima v bloku centralno kurjavo s svojim mercedesom 200 D se pa vozi na črpalko po olje za peč. In vedno na novo pripoveduje, da si namerava v vikendu napraviti kurjavo na olje, potem pa ga skušnjava preмага, da ga zilje v avto.

Sicer pa, zakaj bi kupovali kurilno olje, ko pa je že nafta zelo poceni. Saj pri vseh podraživah dražijo le bencin, plinskega olja pa ne. Kot da bi dizel manj obrabil cesto!