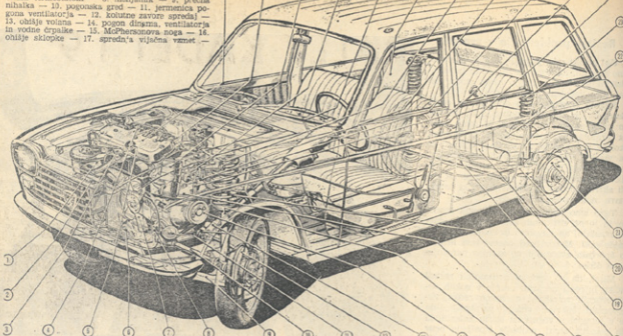


denim termostatom — 8. smučaj — 9. precna nihalka — 10. pogonska gred — 11. precna pogona ventilatorja — 12. kolutne zavore spredaj — 13. oblije volana — 14. pogon dišnega ventilatorja in vodne črpalke — 15. McPhersonova zoga — 16. oblije sklopke — 17. sprednja višjača vmet —



18. zadnji nosilec — 19. dušilce izpušnih plinov — 24. posoda za goriva — 25. ročica za upravljanje sklopke — 26. glavni zavorni valj — 27. zaporedni nosilci na klop — 30. prestavna ročica — 31. merilnik olja — 32. dinamo — 33. črpalka za vbrinjavanje goriva — 34. odmična gred — 20. rezervno kolo — 21. bobnaste zavore zadaj — 22. teleskopski blazilec — 23. rezervoar zavorne tekočine — 28. sklopljiv

izposojeni testi

DIZEL PEUGEOT 204

Tradicija tovarne Peugeot je, da v svoje osebnih avtomobile vgrajujejo tudi Dieslove motorje. Tako se zdí že skorajda normalno, da smo po dieselskih izvedbah »403« in »404« dobili tudi »204« z motorjem na plinsko olje. Motorja »204« diesel ni bilo lahko narediti, saj je najmanjši med vsemi dieseli, poleg tega je izdelan iz lahke litine. »204« je tudi edini diesel, ki ima pogon na prednji kolesi. Za zdaj izdelujejo Peugeot 204« z dieselskim motorjem le v izvedbi kombi, čez nekaj mesecev pa napovedujejo tudi limuzino.

Kot pri »403« in »404« se tudi pri spredelavju 204 na dieselski pogon povečali gibno prostornino motorja. Pri enakih vrtilni, kot jo je imel 1130-kubični bencinski motor, so povečali gib z 64 na 71 mm in dobili gibno prostornino 1255 kubičnih centimetrov. Dieselski motor ima kompresijo 22,3:1 in doseže pri 5000 vrtiljajih na minuto 40 KM (DIN), bencinar pa 53 KM pri 5800 vrtiljajih. Višječe navpične ventile v glavi motorja odmična gred odpira ne posredno. Z gorivom oskrbuje valje Boschova naprava za vbrinjavanje, ki ima vršeno tudi črpalke za gorivo, zato je električna črpalka postala nepotrebna. Preostali deli motorja niso kaj posebno spremenjeni. Izpopolnili so je dušenje zrokov. Glava motorja je, na primer, pokrita s pokrovom iz kompaktnega aluminija, ki dobro duši zvok. Nosilce motorja so, da bi bolje prenašali dieslove tresljaje, ojačali. Za servomehanizem zavor je zmanjkalo prostora, kar pa se pri zaviranju komajda čuti. Preostalih delov vozila niso v ničemer spremenili, vse je ostalo tako kot

v bencinskem »204« (lani, v 4. št. »Avtas« smo objavili test navadnega »204«).

Zmogljivost in poraba

Ko sedemo v dieselski avto, se moramo najprej privaditi nekoliko drugačnega vžiga. Preden vžigemo, moramo motor ogreti z ogrevalnimi svečkami. Vžig potem ne dela težav, in motor ne ropota preveč. Bilil smo presenečeni nad dieselom, ki je razmeroma tih in brez tresljajev. Tih je bolj kot diesel peugota 404. Motor ima seveda vse značilnosti dieselov, od katerih je gotovo najbolj znana ta, da počasi doseže najvišjo hitrost. V mestu avto naredi zelo dober vtis, čeprav je seveda manjši kot bratje, ki jih žene bencin.

Ko smo merili hitrost na dirkališču v Montlhéryju, smo dosegli s polno naloženim avtom hitrost 126 kilometrov na uro, če pa je bil v njem samo voznik, kar 128 kilometrov na uro, čeprav tovarna napoveduje samo 125 kilometrov na uro.

Seveda pri pospeških ni pričakovati bučnej. Kilometer brez zaleta smo prevozili v 48,8 sekunde. Če smo kar se da dobro izkoristili vsako prestavo, smo z mesiaci dosegli 60 kilometrov na uro v 12 sekundah, 80 kilometrov na uro v 23 sekundah, da bi dosegli 100 kilometrov na uro, pa je »204« diesel potreboval 40 sekund.

Bili smo prijetno presenečeni, ko smo prvič prišli ponovno natočiti gorivo. Cena kilometra se močno zmanjša, seveda pa je treba voziti kar precej tisoč kilometrov, da se izenači višja cena nakupa. Pri povprečni hitrosti 70 kilometrov na uro

je »204« diesel porabil 5,75 litra goriva na sto kilometrov. Če pa smo tiščali pedal za plin do konca, je porabil na sto kilometrov 7,9 litra. Poraba vsekakor ni prevelika, posebno če pomislimo, da je plinsko olje veliko cenejše od bencina.

Udobje in varnost

Vzmetenje in sedeži so enaki kot pri vseh »204«. Udobje in peugotih je znano. Motor pa je pri dieselu nekoliko glasnejši.

Zadovoljni smo bili z zavornim sistemom, ki nikoli ne odpove. Poleg zavor na kolesih močno zavira motor, takoj ko voznik dvigne nogo s pedala za plin. Motor zavora je zelo groba, tako da včasih diferencial grodo tolče. Blok dieselovega motorja je za spoznanje težji od bencinskega, tako da stabilnost na cesti ni spremenjena, pogrešali pa smo moč motorja, ki bi vozilo pomagal lepo izvléči iz nekaterih ovinkov. Ponovno omenjamo pomanjkanje prednjih stabilizatorjev, ki se jih tovarna po vsej sili otepa.

Z doplačilom za diesel motor (v Franciji približno 1550 frankov — 3600 N din) postane »204« bolj ekonomičen. Zmogljivosti motorja ostanejo kar dobre, tudi motor ni preglašen. Za voznike, ki so veliko na cesti, pa postane 204 diesel nadvse zanimiv. Porabi malo cenejšega goriva.

Seveda pa morajo vozniki računati s tem, da diesel »204« ni dirkalni konj, temveč vztrajna žival, ki po klancu navzdol teče v hrib pa se vleče bolj počasi. Motor pa je, tako se nam zdí, narejen zelo sodobno.