

PEUGEOT 204

Ante Mahkota

Praden sem sedel za volan in pognal peugeot 204, se mi je zdel predrag avto. Sedaj vem, da ni samo drag, ampak tudi dragocen.

Za denar, kolikor stane mali peugeot, si malodane kupiš avto srednjega razreda: močnejši motor in večje vozilo. Ne verjamem pa, da ti kdo dá za ta denar več udobja, boljše sedeže in tako odlične vzmeti. Peugeot 204 je razkošen avto za ljudi, ki bi bili radi skromni. Zdi se majhen avto, pa se voziš, kot bi bil velik. Pri tem je priročen in za vožnjo po mestu boljši kot katerikoli avto, ki je tako udoben.

Očitno je, da so konstruktorji »204« zavrgli starošilno izročilo tovarne iz Sochaux in zasnovali res sodobno vozilo. Peugeotov najmlajši je dokaz, da lahko avto postane večji, ne da bi zrasel: prostor, ki ga avto vzame cesti, so znali inženirji kar najbolje izkoristiti.

Sveda tudi »204« ni brez napak: razmeroma skromno je opremljen, zadnja vrata se ne odpro dovolj na široko, razveselj bi nas večji prtijažnik. In kakorkoli že obračat, pri nakupu te zaboli žep.

Kolena se ga vesele

Dejali bi, da je bil pri rojstvu »204« za botra znameniti britanski inženir Alec Issigonis: Peugeot je posnel zasnovano avtov BMC, ki jih poganjajo prednja kolesa. Motorju so utesnili stanovanje in je skupaj s sklopko in gonilom postavljen povprek v prednjem delu vozila. Zaradi tega je tudi lahko prostor za potnike zelo dolg.

Pri peugeotu so razmeroma kratko vozilo križali z dolgo medosno razdaljo: lju-

dje vendar živijo v avtu med prednjimi in zadnjimi kolesi. Prednja in zadnja os sta tako pri »204« skoro na skrajnih koncih vozila. In tako tudi mali peugeot po pravici zasluži ime kompakten avto: potniki na zadnjih sedežih imajo za kolena 10 do 15 centimetrov več prostora, kot v drugih podobnih avtih. Nemški preskuševallec avtomobilov B. Busch je izmeril, da je v majhnem peugeotu zadaj za kolena 3 centimetre več prostora, kot v velikem mercedesu 250 SE.

Po velikosti pa »204« iz vsakega konvencionalnega predala: večji je, kot so sicer vozila s tisočkubičnim motorjem, in manjši kot vozila srednjega razreda. »204« je avto med obema razredoma.

Karoserijo je narisal Pininfarina. Vozilo ima nizke boke in velika okna. Blatniki so pritrjeni z vijaki in jih je moč preprosto zamenjati. Odbijači in okrasne letve so kot pri »404« iz nerjavečega jekla.

S peugeotom smo prekržali pol Slovenije in Gorski Kotor. Hoteli smo vedeti, kako bo ta Srolls-royce med majhnimi avtomobili kos najslabšim cestam in zapodili smo ga povprek čez Čičarijo. Tudi na cestah, ki so za vole in ne avte, je ostal udoben.

Tako kot pri večini novih francoskih avtomobilov je podvozje predvsem v službi udobnosti. Spirale vzmeti so narejene tako, da se globoko podajajo, na sredi peresa pa je teleskopski blažilec. Vozilo prav fantastično požira luknje.

Potem smo avto pognali na zasneženo Učko. Pred nami so po tej cesti za plugom vozili le veliki tovornjaki. V ostrih serpentinah smo prav pregrešno predrzno vrteli volan, »204« se v ovinku zelo nagne: najprej se ustrašiš, da bo prednji del zaneslo — pa ga ne.

Presenečeni smo bili, zakaj nas je bolj

Cena: 1368 dolarjev in 11.427 Ndin
Zavarovalnina: jamstvo 183 Ndin
kasko 658 Ndin
(Zavarovalnica Ljubljana)
Cestnina: 120 Ndin

Barve: bela, svetlo zelena, temno zelena, kostonjevo rdeča, črna, temno siva.

Prodajalec: »Tehnoservis«

Vozilo za test nam je dal na voljo »Tehnoservis«, Ljubljana»

neslo na levo, kot na desno. Sele na črpalke in Reki se je iskazalo, da je bila kriva premalo napihnjena guma. Peugeot »204« že v tovarni obujejo v pasaste gume. Vozilo, ki smo ga preskušali, je imelo pnevmatike Michelin X. Zelo pomembno pa je, da sta prednji gumi dovolj napihnjene. Za vožnjo po makadamu naprej do smučišča na Platu smo zato prednji gumi bolj napihnjili (1,9 atm). In avto se je v ovinkih prerodil. Nič več ga ni zanašalo.

Začudil pa se, kako da so se v tovarni Peugeot odločili za tako »suhe« gume. Danes, ko zaradi boljšega vzmetenja, vse bolj zmagujejo široke gume, se zde peugeotove pnevmatike 135 x 14 skromne.

Na betonski ploščadi je akrobat

V Franciji je bencin drag. Kupci hočejo varčen motor. Zato ima »204« majhen motor. Če ga merimo po ceni vozila, se zdi premajhen. Če pa vzamemo za merilo težo avtomobila, je dovolj močan.





Ko je »204« pripravjen za vožnjo, tehtja 860 kg. (To sem si natanko zapomnil, saj smo ga dali na vlak skozi Bohinjski predor in šeleznica računava prevoz na kilo.) 860 peugeotovih kil vleče 53 konjev.

In tako je »204« najbolj živ med vsemi vrstniki. Izmerili smo, da prevozi kilometer brez zaleta v 39,6 sekunde. Šest desetih sekunde hitreje kot pri vz 1000 S, za las hitreje kot opel kadett, za sekundo in pet desetink prehitri VW 1300, za osem sekund ami in devet sekund hitrejši je kot wartburg 1000.

Blok motorja in tudi ohlilje menjalnika, diferenciala in sklopke je iz aluminija. Kratek gib batov, odlična gred zgoraj in kroglasti ingorevalni prostor obetajo veliko moč in dolgo življenje.

Motor se naglo vrti, pri tem pa ne rjove in ne vibrira. Pri slalomu na široki betonski ploščadi brniškega aerodroma smo povsem pozabili, da ima motor komaj 1100 kubikov in se navduševali, kako okretno je vozilo. Med krogli — postavili smo jih po deset metrov narazen — je »204« akrobat. V 12,4 sekunde smo najhitreje zvočili stometratsko kačo. Ko bi prednji gumi še bolj napihnil, bi šlo najbež še hitreje.

Tudi pri najvišji hitrosti presega »204« svoje vrstnike. Motor je zelo prošen, saj je v četrsti prestavi z letječim startom (30 kilometrov na uro) odlično prevosil kilometer — v 42,9 sekunde.

Razen zavijanja gum v avtomobilu skoro ne slišiš ropota. Motor je izredno tih in samo kadar smo ga v nižjih prestavah le prevedli surovo priganjali, so nas motile vibracije nekje in armaturni ploščici.

Ko pri slalomu sunkovito vrtiliš volan, se avto zelo ziblje, ne zanese ga pa ne. V ovinku se počutiš podobno kot v reaultu 18.

»204« je kot na tračnicah tudi če pihva veter s strani in ko sem pri hitrosti 130 kilometrov na uro (seveda na široki pristajalni stezi) spustil volan in močno pritisnil zavore, volan se tremil ni.

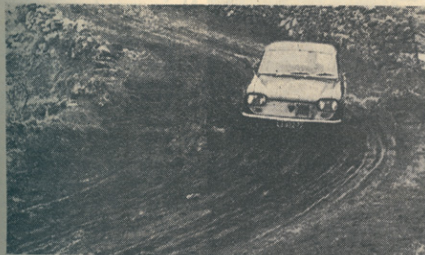
Večino preskusnih voženj smo opravili še z lanskim peugeotom 204 in kljub odličnim zavoram (spredaj ploščne zavore, zadaj bobnaste) nas je motilo, da je treba tako zelo močno pritisniti zavorni pedal. Takšnih vozil sedaj več ne prodajajo in v »204« za 1387 dolarjev je še vgrajena naprava, ki urejuje zavorno moč in je pedal za zavoro veliko lažjši.

Avto za nekadilce

Pri vsej hvali peugeota 204 pa ne gre pozabiti, da nove avtomobile ne konstruirajo samo velike, ampak tudi majhne glave. In tisti, ki naj bi uredil »dobračarije« v notranjosti vozila, niso bili prida domselni.

Ce hoče odkieniti zadnja vrata, se mora voznik stegovati daleč čez naslonjač, da doseže kljuko, ki je skrita pod naslonjalom za komolec. Pod prostorno in smotno poličko na armaturni plošči je pepelnik skrit tako, da sem v temi nekajkrat ugasnil ogorek kar na polički. (Avto sicer res ni bil moj, prevleke iz umetne snovi na polički, pa mi je bilo vseno žal.) Tudi dve ročici za urejanje gretja v temi komaj otipas.

Za protitež temu naj povem, da je gretje zelo dobro in se nam je v mrazu



zelo prikupil dvostopenjski ventilator. Brisalci šipe pa so nas razočarali pri vožnji v koloni po blatni cesti, ko je bilo treba vetrono šipo vedno na novo umivati. Brisajo namreč z leve na desno in ne narobe, kot v večini drugih vozil, pa ostane levi zgornji del prednjega okna neobrisan.

Boste dejali, da iščem dlako v jajcu? Morda. Toda za več kot tri milijone, si menda lahko izbirčen.

Vse prejšnje negodovanje — tudi tisto, da bi bili veseli večjega prtljajnika in bolj na široko odprtih zadnjih vrat — pa ti ne pokrvari veselja pri vožnji »204«.

Nikakor pa se nisem mogel navaditi, da na lepem merilcu hitrosti ni signalne lučke, ki bi te opozorila, kdaj imaš prižgane dolge luči. Nedvoumna lega ročice za luči ti le podnevi zagovorno pove, kdaj so prižgane bleščeče luči. (Podnevi pa te ponavadi šarometi ne zanimajo.) In veselje nad veliko hitrostjo ti zagrene tudi jekleni ročaj na vratih, na katere se ne bi rad naslonil, če bi se s peugeotom povajjal.

Močni jekleni ročaj pa te seveda razveseli, če je prestavna ročica. Le-ta je v »204« pri volanu, močna je in imaš kaj prijeti — odlično jo prestavljaš.

In naj si voznik ali sopotnik, na sedežih, ki so preoblečeni z grobim blagom, udobno sediš. Prednje sedeže lahko zelo na daleč prestavljaš in tudi dolgin lahko spredaj stegne noge.

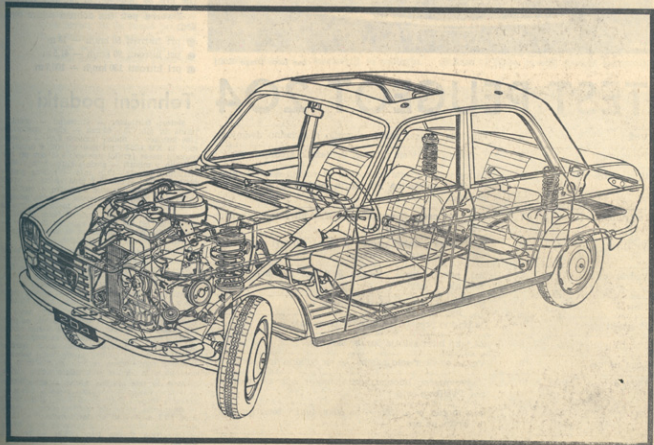
Čeprav so vzmeti mehke in se zelo podajajo, se v »204« počutiš varno, pa čeprav še tako ostro zavijaš. Seveda se moraš navaditi, da se vozilo zelo nagne. Sopotnikom, ki niso vajeni francoskih avtomobilov, najprej ni preveč všeč, če preostro zapodiš okrog vogala. Toda če te ni strah pritisniti pedal za plin, lahko zvoziš ovinek tako ostro, da se jekleno platišče kolesa podrsa po asfaltu. Michelinke ti zato niso hvaležne.

»204« niso izdelali zato, da bi z njim dirkal med kegji in ga kar z največjo hitrostjo vrtil. Za voznike, ki bi bili radi »sportnikis, so za ta denar na prodaj avtomobil z bolj trdimi vzmetmi.

Z devet litri goriva super na sto kilometrov pa s malim peugeotom potuješ bolj prijetno, kot v marsikaterem vozilu srednjega razreda. In prehitevanja te ni treba biti strah. Na vijugasti cesti in le v nekoliko bolj gostem prometu ti tudi večji in starejši brat »404« komaj uide.

Volan tako lahkotno teče, da pozabiš, da voziš avto, ki ga poginjata prednji kolesi. Pri vseh odlikih konjev, ki vijejo spredaj, se spomniš slabosti prednjega pogona le pri pospeševanju v ostrih ovinkih: takrat notranje kolo rado potegne v prazno. Očitno so dokončno minili časi, ko je volan zaradi prednjega pogona rital.

Mali peugeot je kavelj, pa čeprav bi mu na pogled tega ne prisodili.





na foto: Drago Kralj

TEST PEUGEOT 204

Videz	8	Smotrna oblika, zadaj je vozilo nenavadno dvignjeno.
Prostornost	9	Odlično izkoriščen prostor, prtljajnik srednje velik.
Upravljanje	8	Lahek volan. Prestavna ročica pri volanu zelo eksaktna. Nekateri gumbi na armaturni plošči so nerodno namješeni.
Instrumenti	7	Lep toda precej neratanen merilec hitrosti, ni signalne luči za bleskeče žaromete.
Vidljivost	9	Zelo dober pregled naprej in nazaj, žal levi zgornji kot vetrne šipe ostane neobrisan.
Vzdrževanje	8	Žal, nekaj mazalk. Vsakehih 5000 km menjava olja in mazanje.
Največja hitrost	9	Nad povprečjem za majhna vozila.
Pospeški	9	Ce pridno prestavljaš, odlično pospešuje.
Poraba goriva	9	Za tako hiter avto je poraba skromna.
Legla na cesti	9	Vozilo se sicer zelo nagiba, se pa odlično drži ceste.
Udobje med vožnjo	10	Nadpovprečno udobno vozilo, motor zelo tih, vozil se kot v velikem avtu.
Motor	10	Zelo močan in prožen — ne cuka, tudi v četrti prestavi pri 30 km na uro.
Zavore	9	Spređaj kolutne, zadaj bobnaste.

Naše meritve

(naš avto je prevozil 5000 km)

Največja hitrost: 135,8 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 3 kilometre).

Kilometer brez zaleta: 39,6 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 124 kilometrov na uro.

Pospeški:

- 0–60 km na uro: 7,1 sekunde;
- 0–80 km na uro: 12,1 sekunde
- 0–100 km na uro: 19,4 sekunde

Poraba goriva:

● na potovanju: najmanj 7,4 goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 100 km na uro); največ 12,4 litra na 100 km (vspeo s polnim plinom na Učko); na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 122 km/h) 19,6 litra na 100 km.

● po mestu: povprečna poraba 10,8 litra na 100 km.

● povprečna poraba pri testnih vožnjah: 10,4 litra na 100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

- kazalec na 50 — resni. hitrost 44 km/h
- kazalec na 70 — resni. hitrost 62 km/h
- kazalec na 90 — resni. hitrost 81 km/h
- kazalec na 110 — resni. hitrost 98 km/h
- kazalec na 130 — resni. hitrost 116 km/h

Izmerili so

(ne gre za podatke, ki jih daje tovarna)

Zavorna pot: (na dobrem suhem cestišču)

- pri hitrosti 50 km/h — 13 m
- pri hitrosti 90 km/h — 41,5 m
- pri hitrosti 130 km/h — 100,7 m

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štirivaljni — vrstni — vrtna in gib: 75 × 66 mm — gibna prostornina 1130 kubično centimetromerje 8:8:1 — največja moč 53 KM (DIN) pri 5800 vrtljajih v minuti — največji navor (vrtinski moment) 8,45 kgm pri 3000 vrtljajih v minuti — srednja hitrost bata pri 5800 vrtljajih v minuti — 12,35 m/s — nočna gred v petih letih, odmočna gred zgoraj — vsaki ventil — vodno hlajenje s 3 žepki — ventilator vključni in izključni termostat — tlačno mazanje — v karterju 4,5 litra olja — mehanska žepka za gorivo — zadolžni uplinjač Solex 30 FBISA — svečke AC 44 XL — napetost 13 voltov — dinamo 350 W — akumulator 40 amperskih ur — posoda za bencin zadaj 42 litrov.

Geolje: motor spređaj, pogonja prednji kolos — enokolosna suha sklepica, hidravlično upravljanje, manjalenik s štirimi prestavitvami (vse štiri sinhronizirane) — prestavna razmerja I) 3,8, II) 2,27, III) 1,485, IV) 1,044, vzvratna) 4,0 — prestavna ročica ob volanu — pasazne gume 135 × 14, pritisk spređaj 1,7 atm, zadaj 1,3 atm.

Voz: limuzina za 4–5 oseb — stiri vrsta — samonosa kakovost — prednji kolos na prečnih obсах, teleskopski hidravlični blazilci strožaj sprajne vzmeti — zadnji kolos: na vodilnih s-hajnih zavodih hidravlični blazilci strožaj sprajne vzmeti — spređaj kolutne zavore, zadaj bobnaste zavore s regulatorjem zavorne moči — ročna zavora na zadnji kolos — krmilo z sobato letvijo.

Merje in teže: dolžina 3,97 m¹ — širina 1,56 m — višina 1,40 m — medosna razdalja 2,59 m — notranja širina 1,33 m (spređaj) in 1,31 m (zadaj) — najmanjša višina do osrednjica 14 cm — rdnji krog 10,2 metra (od skrajne leve do desne 37), zavilnega volana) — teža praznega vozila 836 kg — dovoljena skupna teža 1273 kg — nosilnost 470 kg.