

Premiera  
pariškega  
salona:  
najmanjši  
dizel v novem  
okolju —  
Občutek  
varčnosti se bo  
razblinil  
ob nakupu

# PO TOVORNJAKU



Toda preden sem do konca pritisnil na plin, sem moral vžgati motor. Zasukal sem ključ in — nič! Čista tišina! Potem sem se lotil navodil in zvedel tole:

Prvič: iztegni desnico in do kraja zavrti gumb ročnega plina! Drugič: zasuci ključ ob volanu! Tretjič: iztegni levico in za dve tretjini giba povleči vlečni gumb za predgretje! Četrto: opazuj kontrolnik predgretja, dokler po debeli minuti ne pordeči žarilna nitka! Petič: povleči vlečni gumb do konca!

Motor bo vžgal, poteznik, ki služi za kasnejše ugašanje dizla, pa bo sam poskočil v pravišno lego...

Motor je res vžgal, za hip sresel cel avto, tovornjasko zahrumel in se takoj umiril.

Peugeot 304 GLD je bil pripravljen za vožnjo!

Marie Helene Wilhelm, ki je šefinja tiste Peugeotove sobe, kjer bdijo nad testnimi avtomobili, je zložila predme navodila, pooblastila in ključce, ter nežno namignila:

„Na francoskih avtomobilskih cestah ne smete voziti hitreje kot stotridaset kilometrov na uro. Natanko toliko zmore tudi peugeot 304 GLD. Vsaj na cesti z njim ne boste zabredli v grehe!“

Za grehe ne rečem, ampak pri hitrosti se ni ušela: mali peugeot s črno dušo je malce hitrejši le na dnu strmih klancev ali pa ob vetru v hrbet!

## NOVINEC NA TESTU

Peugeot 304 poznamo že sedem let. Doslej so ga ponujali le z bencinskimi motorji. Peugeotov dizel, najmanjši na svetu, je še tri leta starejši. Do pred nekaj tednov je poganjal peugeot 204 D. Eden z drugim sta novost: tehniki so motor na nafto presadili v 304, peugeot 204 pa so zapeljali v muzej. Saj bi bilo zdaj, ko so „tovornjaški“ motorji spet zmeraj mo-

dernejši, hudo narobe, če bi tudi malemu dizlu odigrali poslovlino koračnico. In ker se je z njim vred priselil tudi menjalnik, se motor v novem okolju prav dobro znajde.

Preprosto rečeno: peugeot 304 je podaljšana različica peugeota 204; pa ne zaradi inženirske lenobe, temveč zato, ker je zasnova zdaj že pokojnega 204 slovito dobra.

Pravzaprav spominja peugeot 304 od spredaj na 504, na sredni na 204, le zadaj ima nov prtijažnik. Dodatne centimetre

so krivično razdelili: kovčki imajo v 304 precej več prostora kot v 204, potniki so pa le za 2 centimetra na boljšem. Toda že poprek nameščen motor v nosu je porok, da je življenje med prednjimi in zadnjimi kolesi udobno. Pred zadnjo klopio je več prostora kot v marsikakšnem večjem avtomobilu, le prednja sedeža imata prekratak pomik in sem si ves čas želel, da bi lahko nogi udobneje stegnili.

Prtijažnik je raven, zelo prostoren in brez rezervnega kolesa, ki je vpeto pod njim, z zunanje plati. Ta prednost postane zoprna, ko ga je treba odpeti in se obenem ubadati tudi s plastjo blata, ki se je nabralo na kolesu.

Karosierjo peugeota 304 je pomagal krojiti stilist Pininfarina, ki je poskrbel za temeljito vidljivost na vse strani. Avto je zlahka moč stlačiti na tesno parkirišče, saj voznik vidi vse štiri vogale, rajdni krog pa je

tudi dovolj majhen. Škoda, da zamahmeta brisalnika z leve na desno in ostane pred voznikom preveč neobrisane šipe.

Voznik dobi oblažljen obroč volana, tri bleščave okrogle instrumente, pripravno in natančno prestavno ročico na tleh, in čeprav sedi v francoskem avtu, razmeroma normalno razvrščena stikala in ročice. Le ročica utripalk je namenjena desnici. Posebej pohvalim celo vrsto pripravnih polic, na katerih najde prostor vsa popotna ropotija, pogrešal pa sem kvalitetnejše preproge — namesto tanke gume — opornika za glavi na prednjih sedežih in temeljitejšo napravo za ogrevanje notranjosti.

Dizelskemu motorju primer-na je tudi zvočna izolacija: motor se zdi prehrupen le ob jutranjem vžigu in ob prisiljeno visokih vrtljajih. In ker je peugeot 304 tudi z vzmetmi uglasen na udobje, zapišem: to je dovolj razkošen avto za tiste, ki bi bili radi skromni! Štiri vrata in velik prtlačnik ga delajo za zrelu limuzino, ki potnikov tudi na dolgih poteh ne utruja. Dizel v nosu pa skrbi za varčno vožnjo in za nekaj malega okusa po tovrnjaku.



## NAFTO, PROSIM!

Tako sem prepričeval može na črpalkah, pa so mi le stežka verjeli. Testni avto je bil resničen novinec pri nas in na tujem. Toda rekel sem že, da motor sam po sebi še zdaleč ni več nov.

Je pa posebež! S komaj 1357 kubiki gibne prostornine je najmanjši v serijski osebni avto vgrajeni dizel na svetu. Z litrsko močjo 33,2 KM na liter

## HVALIMO

- trpežen in varčen motor
- udobno vzmetenje
- dobra lega na cesti
- dobra zvočna izolacija
- razmeroma velik prostor za potnike
- velik prtlačnik
- majhen rajdni krog

## GRAJAMO

- skromne zmogljivosti
- neučinkoviti brisalniki
- slabotno grejte
- razmeroma skromna oprema
- (predvidoma) visoka cena
- že pri (novem) testnem avtu je korozija načela robove karoserije

gibne prostornine prednjači pred sorodnimi motorji v mercedesih in v oplu ter le za las zaostaja za najnovjšim evropskim dizlom — VW golfom. Peugeotov motor je sodobno zasnovan: blok in glava sta iz specialne aluminijске litine, ki prispeva k manjši teži motorja; za varčnost govorijo mokre puše valjev, ki jih je zlahka moč zamenjati; odlična gred je v

glavi in neposredno krmili vse-kega ventilne; ročična gred je vpeta v petih težajih; hladilni ventilator vklaplja termostatska sklopka.

V srednjem območju vrtljajev — torej med zmerno, neprisljivo vožnjo — motor prizanaša s hrupom in tudi treslajev, ki so za dizle značilni, je uspelo inženirjem dobera zadržati.

Mali peugeotov dizel je nastal s spretno pretvorbo enako velikega bencinskega motorja: vrtnje valjev so ostale iste, povečali so le gibe batov. Enaka je tudi poprečna namestitvev motorja v nosu.

Zdaj je vrsta na vozniku, da se sprizajni z zmogljivostmi, ki jih ta dizel omogoča peugeotu 304. Enakomeren, za dizle značilen navor, ki je ugodno velik v širokem območju vrtljajev, tudi tu ponuja svoje prednosti: za zmerno, „dizelsko“ vožnjo je motor zelo prožen. Ob želji po ostrih pospeških, razumljivo, zataji. Po pa ne velja za mestno vožnjo. Z mesta do 80 km na uro pospeši 304 GLD v 16 sekundah, kar je dovolj za naglo vožnjo od križišča do križišča. Do hitrosti 100 km na uro potrebuje dodatnih 12 sekund, za hitrost 120 km na uro pa debelo minuto. Zgornja meja vrtljajev je

Pri ZANCHI — AUTO-FORNITURE dobite vse, da se izognete mrazu, ledu in snegu

- snežne verige WEISSENFELS z vozli
- verige P. M. z zunanji obročem — za takojšnje montažo
- polirna sredstva za vsa avtomobile
- antifriz ROLIN in PINGUINO
- jedove meglenske in jedove meglenske — LASER
- celuloide proti zamglitvi stekla v veliki izbiri
- prevleke iz krzna in prevleke iz volne
- nosilce smuči FAPA, novi izdelki
- varnostne pasove — BRITAX, IRVIN, KLIPPAN, KANGOL

V bogati izbiri:

zaščitna sredstva zoper rjavost, sredstva za preprečevanje zamrzovanja vode, sredstva za zavarovanje barve in laka, itd.

OBISČITE NAS!

# ZANCHI

Autoforniture  
TRIST, Via del Coroneo 4,  
tel. 29854  
Pojsnila tudi v slovenščini  
in srbohrvaščini.  
Ob ponuditeljski trgovini  
zaprt.

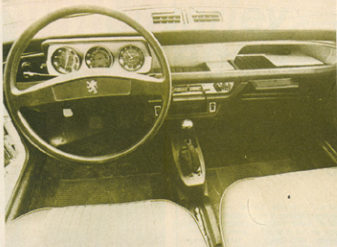
Cena: zastopnik še nima cene  
Zavarovanje:  
obvezno: 848 din  
kasko brez franšize: 13 728 din\*  
kasko s franšizo 4000 din: 2185 din\*  
Cestnina: 1000 din  
Proizvajalec: Automobiles Peugeot, Sochaux, Francija  
Generálni zastopnik in prodajalec: Tehnoservis, Beograd, Brankova 13—15; podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Sarajevu, Skopju in Reki  
\* — upoštevali smo vrednostni razred med 160 000 in 180 000 dinarjev.

## KAJ PRAVI ONA

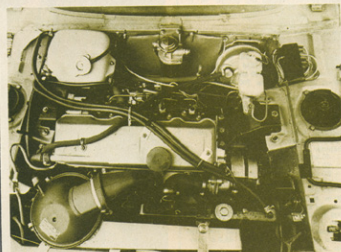
*Pravi, da motor vseeno preveč ropota, da je umazana vselej, kadar hoče kontrolirati olje v motorju in da je zelenkasta barva sočežnih prevlek preveč osladna. Vžgati motor se je naučila šele po polurnem tečaju in do rezervnega kolesa bi prišla le s pomočjo pripravnega kavalirja. Toda: izračunala je, da je enotedska vožnja s tem peugeotom cenejša od frižerjal*

pri številki 5350, ko črpalka goriva prekine dotok in obvaruje motor pred pretiravanjem. Največjo hitrost — 130 km na uro, ki je za dolga potovanja po hitrih cestah zelo skromna — zmore motor v območju največje moči: pri približno 4900 vrtljajih v minuti.

Kdor ga na cesti ozmerja s počasnežem, ga na črpalki pohvali v varčnežem: med 6000 kilometrov dolgo preskušnjo smo izmerili povprečno porabo 8,4 litra plinskega olja na 100 km. To pomeni, da zmore peugeot 304 GLD v eni sapi 500 kilometrov dolgo pot! Slika postane malce dražja, če upoštevamo, da porabi tudi skoraj cel liter olja na 1000 km in da je treba olje v motorju zamenjati na vsakih 2500 kilometrov.



Prijetno počutje voznika kvari le starinska in bleščava armaturna plošča. Pohvalje vredne so police za odlaganje drobnarij



Motor in menjalnik sta nameščena poprek nad prednjo premo in so ju v celem presadili iz peugeota 204 D. Lično delo!



## STAVEŽNIŠTIHO DOBRI LEGI

Če bi iz peugeota 204 presedel naravnost v peugeot 304, bi verjetno zapisal enako kot tisti, ki so imeli to priložnost, da je zadek večjega peugeota trši — verjetno zato, da laže prenese obremenitve v večjem prtljažniku.

Toda brez takšne primerjave se zdi peugeot 304 GLD zelo naklonjen mehki vožnji. V ovinkih se zaradi dolgih gibov vzemti preveč nagiba ter straši voznika in sopotnika. Ko sem med prvimi preskusi avto ostro zapodil v majhen krog, bi prisegel, da bo prednji del zaneslo — pa ga nil Zanesa pe zadek, toda tako zmerno, da je vozniku le v korist: ni mu treba pretirano sukati volana, ker avto kar sam sledi ovinku. Znamenito dobro lego je ta avto, s podvožjem vred, podedoval po modelu 204 in je kot nalašč za vožnjo z dizlom. Ta namreč ni kos športni vožnji in voznik si med tveganim vijuganjem s pritiskom na plin bolj malo pomaga. Ker pa ne gre, da bi pred vsakim ovinkom močno zavrl, saj je z dizlom zamudno spet pridobivati hitrost, je dobra lega kot nalašč za tekočo in dovolj hitro vožnjo. Seveda, kdor pretirava, še posebej na spolzki cesti, mora obvladati dodajanje in odvzemanje volana, res pa je, da tisti, kdor hoče voziti na ta način, ne izbira med dizli.

Kdor bo segel po peugeotu 304 GLD, bo moral dirkaške želje utišati; za ceno udobja in trpežnega motorja.

Peugeot 304 GLD je solidno izdelana, še zmeraj moderna limuzina, ki gre v korak z dizli novejšega časa. Prav nič ne dvomim v dolgo življenje motorja. Prepričan sem tudi, da bi marsikoga navdušil s nizkimi obratovalnimi stroški. Vem pa še, da zahteva ta avto največ poguma ob nakupu. To je peugeot, poceni peugeotov pa nil Pri nas bo naprodaj šele marca prihodnje leto, zato natančne cene še ni. V Franciji volj 26 900 frankov, kar je 4000 frankov več kot za enak avto bencinski motorjem. Torej „špara“ naj, kdor hoče „šparovček“!

Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: MARJAN ZAPLATIL

# PEUGEOT 304 GLD



**NOTRANJE MERE** (prednja sedetca v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 134, zadaj 130; širina prednjega sedeža 60, zadnje klopi 126; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala približ. 163; pomik prednjega sedeža 22; odprtina vrat (višina x širina) spredaj 90 x 78, zadaj 88 x 80; uporabna prostornina prtljažnika 350 kub. dm

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** dizel — štirivaljni — štiristaktni — vrstni — nameščen poprek nad prednjo promjo, nagnjen za 20° naprej — vrtilne in gib 78 x 71 mm — gibna prostornina 1357 kubičkov — kompresija 23,3:1 — največja moč 45 KM (33 kW) DIN pri 5000/min — litrska moč 33,2 KM (24,3 kW) na liter — največji navor 7,8 kpm (76,5 Nm) DIN pri 2500/min — robična gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (Iveriga) — blok in glava iz lahke litine — vbrizgavanje goriva z Boschevo rotacijsko črpalko — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem (s termostatsko sklopko) — akumulator 12 V, 60 Ah — alternator 500 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolturna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: 3,73, 2,27; 1,48; 1,01; vzvratna 4,00 — diferencial: 4,06 (15/61)

**Kolesa:** platišča 4 1/2 J x 14, jeklena prešana — gume 145 SR 14 (Michelin za) — pritiski spredaj 1,9, zadaj 2,1 bara

**Voz in obesa:** limuzina 5 oseb — štiri vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator — zadnji kolesi na posamičnih obesah, vzmetne noge, vzdolžna vodila, stabilizator

**Zavore:** dvokrožno, spredaj kolutne, zadaj bobnaste — omejevalnik moči na zadnji kolesi — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

**Volan:** prenos z zobato letvijo — varnostni drog — 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke — rajoni krog 10,6 m

**Oprema:** enostopenjski brisalnik s hitrim vklopom — električna brizgalna za prednjo šipo — ogrevana zadnja šipa — varnostne utripalke — avtomatska varnostna pasova — blago na sedetih — zunanje vzvratno ogledalo — vtičalnik

**Mere in teže:** dolžina 4,14 m — širina

1,57 m — višina 1,41 m — medosna razdalja 2,59 m — kolotek spredaj 1,32 m, zadaj 1,29 m — najmanjša razdalja od tal 0,12 m — prostornina prtljažnika 415 litrov — teža praznega vozila 935 kg — dovoljena obtežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1305 kg — dovoljena teža priklovice brez zavore 450 kg, z zavoro 700 kg

**Vzdrževanje:** posoda za gorivo 42 litrov, karter (s filtrom) 5 litrov (manjava na 2500 km) — hladilni sistem z grelcem 6,5 litra

**Zmogljivosti:** teoretična hitrost v četrti prestavi pri 1000/min. 25,5 km na uro — teža na moč: prazno vozilo z voznikom (75 kg) 22,4 kg/KM (40,4 kg/kW), polno vozilo 29,6 kg/KM (40,4 kg/kW) — največja hitrost 130 km na uro (tovarna) — 8,4 litra na 100 km (tovarna)

## NABE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 3400 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

**Največja hitrost:** 130 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritv)

### Pospeski

0—40 km na uro: 5,0 s

0—60 km na uro: 9,1 s

0—80 km na uro: 16,2 s

0—100 km na uro: 28,1 s

0—120 km na uro: 63,5 s

400 m brez zaleta: 23,5 s (končna hitrost 94 km na uro)

1000 m brez zaleta: 44,1 s (končna hitrost 112 km na uro)

**Prožnost:** kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 43,0 s (končna hitrost 108 km na uro)

**Poraba goriva** (v litrih na 100 km): na navadnih cestah: 6,5 (zmerna vožnja, do 100 km na uro), oziroma 10,0 (ostra vožnja)

na avtomobilski cesti: 7,8 (poprečje 95 km na uro), oziroma 9,5 (poprečje 110 km na uro)

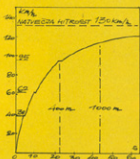
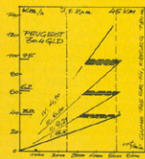
v mestu: 7,6 do 9,0

Poprečna poraba na testu: 8,4 litra plinskega olja na 100 km

Poraba olja: 9,9 litra na 1000 km

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalec na 60, resnična hitrost 56 km/h  
kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h



Med meritvami smo pretikali tik pod gornjo možno mejo vrtiljav, torej le malo predm je črpalka prekinila dotok goriva. To pomeni v posamičnih prestavah naslednje resnične hitrosti: 38, 62 in 95 km na uro. Največjo hitrost 130 km na uro doseže motor v območju največje moči, ko se brez škode dolgo časa vrti. Je pa pretikanje na zgornji meji povsem odveč: motor je prožen in enakomerno potegne tudi v visoki prestavi, pri nizkih vrtiljavih.