

test

# PEUGEOT 304

Tom  
Pleterski

fotografije:  
Marjan  
Zaplatic

Povečava: bogata pa hladna

*Iz modnih časopisov (ki jih ne berejo samo ženske) lahko zvedemo, da bo letos lepi spol še lepši z najnovejšo modo poševno začrtanih oči. Kriva je politika, ki je Kitajce pripeljala v Združene narode, Nixona pa na Kitajsko. Francozi so novo modo zaslužili že prej (imeli so de Gaulle): tako je Peugeot pred tremi leti svojemu „204“ podaljšal „mini“ zadek v „maks“ in pod pločevino stlačil več moči. Za uglednejši videz tako nastalega peugeota 304 pa naj bi poskrbele velike, poševne oči. Ne gre pozabljati, da je pri Francozih avto ženskega spola!*

Tudi temu je kriva politika, politika tovarniških ekspertov za varčevanje, ki si kruh služijo predvsem s tem, da razmišljajo, kako bi nov avto naredili iz čim več starih delov. Vzeli so torej peugeot 204, mu odrezali nos do vetrone in zadek do zadnje šipe in tak „torzo“ postavili pred stiliiste, češ: naredite iz tega uglednejši in večji avto, tako da trik ne bo preveč na dlani!

Stilisti so dali vse od sebe, povečali avto tam, kjer se je dalo — v prtljažniku, za uglednejši videz pa poskrbeli z masko, podobno uglednemu peugeotu 504 s trapezastimi, poševno zafrknjenimi žarometi vred. Dodali so veliko širokih kromiranih letev: okoli vseh oken, na boke in pod vrata. Rezultat: tovarna je dobila nov avto za svoje privržence, ki jim je „204“ premalo, „504“ pa predrag.

Posledica take „povečave“ je seveda ta, da ima peugeot 304 od svojega manjšega brata večji le prtljažnik, ki je s podaljškom za 13 centimetrov zrasel na dobrih 400 litrov uporabne prostornine, medtem ko je prostor za potnike ostal enako velik. Tako je peugeot 304 med sebi podobnimi v notranjosti le poprečno velik, čeprav je nastal iz „204“, ki v





svojem razredu velja za prostornega.

---

#### UGLEDEN – TODA . . .

---

Za minimalne razlike v notranjih merah so „krive“ le drugačne mere sedežev in debelejša tapeta. V tovarni so namreč poskrbeli tudi za uglednejšo in bolj luksuzno notranjost. Sedeži imajo več oblin in prevleke iz nylonske tkanine so obrobljene z umetnim usnjem, vrata in armaturna plošča so debelo oblazinjena. Po drugi strani so v tovarni prihranili in pustili gole stebričke med vrati, pod pa prekrili z gumijastimi preprogami. Če so že grše od preprog iz tkanine, se pa zato laže čistijo. Kakorkoli že: debelo oblazinjeni sedeži so udobni kot smo pri Francozih vajeni (dajo se spremeniti tudi v ležalnike); čeprav „304“ nima nikakršnih športnih ambicij, bi bila lahko naslonjala nekoliko višja, robovi pa bolj privzdignjeni.

Podobno je z armaturno ploščo, pri kateri oblikovalci niso imeli srečne roke. Veliki, okrogli merilniki že zdavnaj niso več rezervirani le za športne avtomobile, saj so preglednejši, uglednejši in lepši. Sicer pa med pravokotnimi merilniki in drugo opremo peugeotovca 304 komajda kaj pogrešamo. Tovarna je radodarno navrgla tudi opremo, ki je prve serije „304“ niso imele: npr. vžigalnik, vzvratno ogledalo „dan – noč“, električno napravo „peri – briši“ in ogrevano zadnje okno, ki prav tako sodi v serijsko opremo. Velja omeniti tudi varovalke za otroke na zadnjih vratih, rezervno kolo zunaj prtljažnika in dvigalo pri motorju. Tako je

prtljažnik res namenjen le prtljagi. Pač pa smo pogrešali polico na voznikovi strani armaturne plošče, še eno (počasnejšo) hitrost brisalnikov pa tudi obežalnike.

Tudi Peugeot se je v zadnjem času otresel včasih znane francoske površnosti in končna izdelava je takorekoč brezhibna, tudi čričkov ni bilo slišati od nikoder. Vtis je pokvarila le površna montaža vrat, za katero pa lahko trdimo, da ni serijska in je prepuščena sreči. Na nekaterih peugeotih, ki smo jih vozili tu in tam, ni bilo tako kot na testnem „304“, ki se mu je pri velikih hitrostih okoli vrat lovil šum vetra. Če bi ga ne bilo, bi bil avto zgledno tih; saj je zvok motorja primerno zadušeno pa tudi podvozje je tiho. Tudi zvok ježevk je bil v „304“ daleč od hrupa, s katerim žebeljasta obutev v nekaterih avtomobilih oponaša vožnjo s tramvajem.

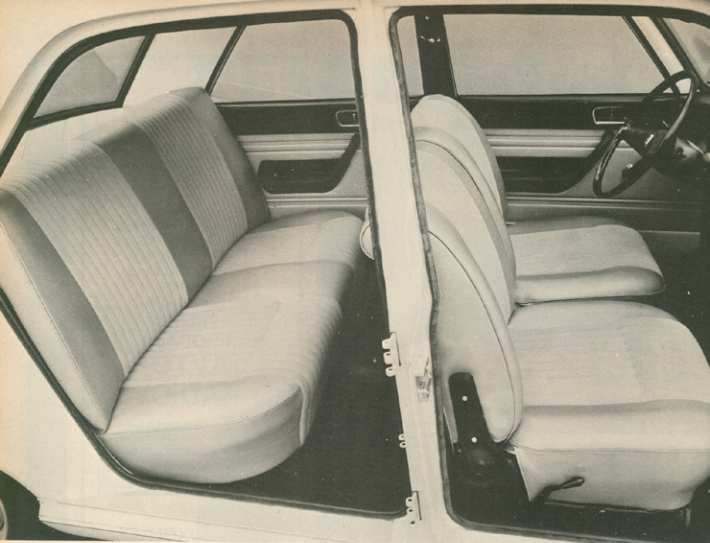
---

#### MALCE TESEN, TODA UDOBEN

---

Razporeditev gumbov in ročic je v „304“ priročna in pregledna, pa naj gre za „univerzalno“ ročico luči, natančno in lahkotno prestavno ročico na tleh, ali pa za priročno, razmeroma nizko nameščen volan. Voznik tudi nima težav, če se v avto vsede tako, kot mu najbolj ustreza. Dokler ne zraste čez 190 centimetrov namreč, ko mu manjka nekoliko več pomika za sedež nazaj. Avto, ponavljamo, pač ni nič večji od peugeotovca „204“!

Za dobro počutje skrbi tudi gretje, ki ga sicer ne razganja od vročine in zahteva tudi občasno premikanje ročice, ker spreminja temperaturo po obremenitvi mo-



torja, je pa slej ko prej na ravni kurjave, ki jo imajo drugi dobri avtomobili tega razreda. Za osvežitev služi dodatno zračenje, ki je ločeno od gretja. Obenem s klimatskimi napravami velja omeniti pomično streho, ki je sicer za doplačilo, vendar je tako majhno, da skoraj nihče ne kupi „304“ brez pomične strehe.

Ko smo se že lotili udobja, ponovimo še znano pesnico o francoskih vzmeteh! Zdi se sicer da so pri peugeotu „304“ za spoznanje trše kot pri „204“, zlasti zadaj, vendar pa je podvozje kljub temu, celo če je v vozilu samo voznik, še daleč od ostrih reakcij, ostanke trših vzmeti se „304“ v ovinku nagiba manj kot „204“, vendar je gib ostal dolg, kot je pri večini francoskih vozil v navadi, in obtažba udobje le zboljša.



nosti, peugeotu „304“ lahko samo v prid — to velja tudi za motor. Medtem ko so namreč stilisti spravljali v sklad povečano karoserijo, so inženirji motorju „204“ podaljšali gib za 7 milimetrov, v bloku pa je bilo še dovolj „mesa“ za milimeter širšo vrtno. Eno z drugim je dalo 1288 kubikov gibne prostornine in 65 KM (DIN). Sicer pa je motor prava kopija prednika. Podaljševanje giba sicer ni najbolj elegantna rešitev, vendar pa je 71 mm še vedno povsem sodobna mera. Videti pa je, da motor „304“ nekoliko manj ljubi vrtljaje, kar pa je pri uporabnih 6500 vrtljajih v minuti seveda le relativno.

Motorja ne razganja od moči. To se da pri pospeških bolje opaziti kot pri najvišji hitrosti. So pa zmogljivosti povsem na ravni avtomobila iz razreda 1300 kubikov, še zlasti, ker „304“ ne kaže nikakršnih športnih ambicij. Po drugi strani pa svojega voznika, ki naj bi bil ljubitelj udobja, preseneča z razmeroma pogostim pretikanjem menjalnika. Četrta prestava je namreč razmeroma dolga, tako da se motor na

#### KOPIJA Z DALJŠIM GIBOM

Dedovanje po slavnem predniku „204“, je razen majhne prostora



blažjih vzpetinah kmalu upeha in ima rajši tretjo prestavo. Isto velja za ostrejšo pospeševanje: motor se sicer mirno vrti tudi pri majhnem številu vrtljajev toda pospešuje rajši z nižjo prestavo, torej z več vrtljaji.

O motorju le še to; kar smo v pismih bralcev že objavili, pa vprašanja še vedno dežujejo. Peugeot 304 (tako kot „204“) ima ventilator, ki ga sicer žene jermen, toda vključuje ga elektromagnetna sklopka šele takrat ko se hladilna voda motorja segreje na približno 85 ° C. Ventilator motorju požre približno 5,5 KM. Podatek 65 KM (DIN) velja torej za motor z izključenim ventilatorjem. Pri vožnji zunaj naselij se ventilator vključi le redkokdaj, saj se motor dovolj dobro hladi že z „vetrom“.

Dobra lastnost motorja 304 je majhna poraba. Nič več ne požre kot „204“; obenem pa naj omenim, da smo dokajšnji del testa vozili z ježevkami in večkrat tudi v snegu. Z letnimi gumami je bila poprečna poraba 10,3 litra na 100 km. Kar zadeva olje, ga motor pravzaprav niti ne povoha.

---

## MAJČKENO NEMIREN

---

Ni treba posebej ugibati, da je tudi podvozje popolna kopija peugeota „204“ od McPhersonovih obes prednjih koles, do posamično, na vzdolžnih vodilih vpetih zadnjih koles, ki se opirajo na vzmetne noge tako kot spredaj. Zanimivo pa je, da desetka za lego na cesti pri „304“ ni povsem čista, ko gre za primerjavo z drugimi avtomobili na prednji pogon. Majhne nevšečnosti so zlasti opazne, ko je avto poln. Takrat na ravni cesti, toliko bolj če ni lepo gladka, avto postane nemiren in zahteva stalno drobno popravljanje smeri. Lastnost sicer ni nevarna, je pa neprijetna in voznika sili, da zmanjša hitrost.

Tudi v ostrih ovinkih „304“ ni povsem brez parazitskih lastnosti. Ko je prtljažnik obtežen, kaže zadek na spolzki cesti željo, da bi ušel. Korekcije z volanom sicer ne zahtevajo posebnih spretnosti, čisto „z levo roko“, kot pri večini prednjih pogonov, pa peugeota „304“ ni moč vedno voditi.

Kar zadeva vožnjo po snegu in ledu, pa vse najboljše. Obut v michelinove pasaste ježevke skorajda zime ni čutil. Žal so žebliaste gume zelo drag šport. V tolažbo je dejstvo, da gre prednji pogon z dobrimi pasastimi letnimi gumami in s pametjo tudi pozimi kar dobro naprej.

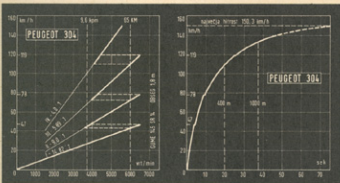
Če k voznim lastnostim dodamo, da je s „304“ prijetna tudi vožnja po mestu, ker ima še zadovoljivo neposreden, pa vseeno lahkoten volan, majhen rajdni krog in odlično vidljivost na vse strani, je menda povedano vse.

Zavore zaslužijo čisto hvalo in nič drugega. Delujejo zanesljivo v vseh okoliščinah. Avto ostane v smeri tudi pri najbolj brutalnem zaviranju. Ojačevalnik zavorne moči zagotavlja kratke zavorne razdalje in lahek zavorni pedal.

x x x

Eno z drugim: peugeot 304 je prijeten, udoben, dovolj hiter za daljša potovanja; tudi s tehnične strani mu ni kaj očitati. Temu primerne so točke pri ocenah. Skratka, vse je čisto v redu, pa kljub vsemu ne navdušuje (zameri se tudi nel). Manjka mu značaj. Brez skrbi, nihče ne bo užaljen, če vi trdite, da je govoriti o značaju pri avtomobilu – bedarija. Že mogoče, toda kar zadeva mene, sem prepričan da počasnejši, cenejši, manj opremljeni peugeot „204“ ima značaj, „304“ pa ne. Zakaj? Ne vem! Bržkone zato, ker deklice s postrani začrtanimi očmi še ni Kitajka.





Motor „304“ je na moč podoben motorju „204“, le da ima za 7 mm daljši gib, zato bati doseže tudi večje srednje hitrosti, ki pa še niso nevarne, zlasti, ker se motor „304“ sam vrtil nekoliko manj rad kot njegov prednik. Siljenje čez 6500 vrtaljev (bati: 15,4 m/s<sup>2</sup>) ne da boljih pospeševkov, zato ga pri meritvah nismo stili čez to mejo. V vsakdanji vožnji se bo tudi voznik, ki vozi športno, ustavil pri 6000 vrtaljih v minuti, medtem ko v spodnjem območju vrtaljev ne bo šel daleč pod 3750 vrtaljev, kjer ima motor največji navor. To, za tarna navora razmeroma veliko število vrtaljev zahteva od voznika s športnimi navadami tudi razmeroma pogosto pretikanje. Za boljši turistično (in seveda varčno) vožnjo pa povsem zadostno pretikanje pri 4500 do 5000 vrtaljih (nekako pri 35, 60, 90 km/h po merilniku v spodnjih treh prestavah). Največja hitrost sme biti tudi potovlana.

## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 9000 kilometrov. Med meritvami sta bila v avtu dve osebi. Posoda za gorivo polna.

**Največja hitrost: 150,3 km na uro** (zalet 3 km, povprečje štirih meritv)

### pospeški

**400 m brez zaleta: 19,8 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 108 km na uro)

**1000 m brez zaleta: 37,5 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 133 km na uro)

- 0—40 km na uro: 3,0 sekunde
- 0—60 km na uro: 5,6 sekunde
- 0—80 km na uro: 10,2 sekunde
- 0—100 km na uro: 16,6 sekunde
- 0—120 km na uro: 26,5 sekunde
- 0—140 km na uro: 47,2 sekunde

### prožnost

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: **41,2 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 126 km na uro)

### poraba goriva

Na potovanju: **najmanj 8,8 litra goriva super** na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km na uro), **največ 12,1 litra** na 100 km (ostro po cestah I. in II. reda)

Na avtomobilski cesti: **10,3 oziroma 11,9 litra** na 100 km (domača »avtomobilska« cesta, po prečje 100 oziroma 115 km na uro), oziroma **11,8 litra** na 100 km (avtomobilska cesta v Nemčiji, povprečje 140 km na uro).

Po mestu: **najmanj 11,6 litra, največ 13,3 litra** na 100 km.

**Povprečna poraba na testu: 10,8 litra** na 100 km.

**Poraba olja: minimalna.**

### natančnost merilnika hitrosti

- Kazalec na 40, resnična hitrost 36,0 km na uro
- Kazalec na 60, resnična hitrost 56,5 km na uro
- Kazalec na 80, resnična hitrost 74,5 km na uro
- Kazalec na 100, resnična hitrost 94,5 km na uro
- Kazalec na 120, resnična hitrost 114,0 km na uro
- Kazalec na 140, resnična hitrost 133,0 km na uro

## TEHNIČKI PODACI

### motor

Štirivaljni motor nameščen predno nad prednjo gremo, nagnjen za 20° naprej, polarna prednja kloka. Blok in glava iz aluminijeve litine. Motor, menjalnik in diferencial v skupnem ohišju.

- Vašji — 4
- Glavni ležaji — 5
- Hlačenje — vodno, žrpalica, termostat, ventilator z elektromagnetnim vklopom

- Glavna prostornina — 1206 kubičkov
- Vrtna — 76 mm
- Gib — 71 mm
- Odmikna gred — v glavi (veriga)
- Ventili — visoki, na V
- Kompresija — 8,8 l
- Uspinjaj — anoni, padotlačni solex 34
- Črpalka za gorivo — PBISA 3 z ročnim čokom
- Mazanje — mehanična
- Oljati filter — pod pritiskom
- Največja moč — 46 KM (DIN) pri 6000 vrtaljih v minuti
- Največji navor — 9,6 km (DIN) pri 3750 vrtaljih v minuti
- Specifična moč — 50,5 KM (DIN) na liter

### prenos moči

- Sklopka — enokolovna, suha
- Menjalnik — štiristopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica pri volanu
- Prestavna razmerja — četrta 0,986:1
- tretja 1,401:1
- druga 2,271:1
- prva 3,06:1
- vzvratna 3,953:1
- Diferencial — spiralno ozobljenje, 4,06:1

### VOZ

- Oblika — limuzina, 4 vrata, 5 oseb (za dopolnilo pominska strela)
- Karoserija — samonošna

### obese in vzmetenje

- Prednja pramo — posamične obese; grečne tržične nihalnke, McPhersonov vzmetne noge, stabilizator
- Zadnja prema — posamične obese; vzdolžne nihalnke, vzmetne noge, stabilizator

### volan

- Konstrukcija — prenos z zobato letvijo, prestave 21:1
- Hajni krog — 10,3 metra (pri kolesih 9,8 metra)
- Obroti volana — 3,7

### zavore

- Konstrukcija — hidravlične, spredaj kolutno, zadaj bobnaste, vakuumski servouječevalnik; na zadnjih zavorah omejevalnik zavorne moči v odvisnosti od obtežbe vozila

### Ročna zavora

- mehanična na zadnji kloki, ručica med sedeži

### kolesa

- Pliatača — jeklena, prešana 4,1/21 — 14
- Gume — pasaste, 145 SR 14

### oprema

- Akumulator — 12 voltov, 40 Ah
- Alternator — 12 voltov, 350 valov
- Svetke — AC 42 V, champion N 7 Y, marshall 34/5 HS
- Zarometi — 2, občajne; 2 za utripalnice in 2 za pozicijsko in stop luči za vzvratno vožnjo nima
- Zadnje luči — 4 pri motorju, tri po 10 A, ena 5 A
- Varovalke — ena hitrost, oca 60 zamahov v minuti
- Brizalniki — električna, »peri-brizi« s samodejnim vklopom brizalnika
- Brzalniki — električna, »peri-brizi« s samodejnim vklopom brizalnika
- Greteje — radiator s hladilno vodo motorja, topli zrak za vstrto šipo in v nogam, ventilator z brezstopensko regulacijo hitrosti
- Zračenje — pri zaprtim radiatorju skozi odprine za greteje; dodatno zračenje, ločeno od greteje z usmerjanjem na vetro šipo ali proti potnikom, nima očitka zraka
- Notranjost — sedeži iz tkanine z robovi iz smetnega usnja, tapete iz umetnega usnja, obloga podla iz gume
- Ogrevanje zadnje šipe — aerjako
- Vetna šipa — srednjasta
- Orodje — ključ za kolosa na vzvodu dvigalca
- Dvigalo — trapez z vjeklom
- Zaščita podvoza — zaščitni lak

### mere in teže

- Dolžina — 4140 mm
- Širina — 1370 mm
- Višina — 1410 mm
- Masovna razdalja — 2590 mm
- Kolotek — spredaj 1320, zadaj 1260 mm
- Najmanjša razdalja od cestne črte — 120 mm (obtočeno)
- Pravno vozilo — 915 kg (pripravljeno za vožnjo)
- Obežna — 400 kg
- Dovoljena skupna teža — 1315 kg
- Dovoljena teža priklole — 650 kg

### vzdrževanje

- Posoda za gorivo — 42 litrov
- Karter — 1 litr (za motor, menjalnik in diferencial), menjava na 5000 km
- Hladilnik — 3 mazalk, na 5000 km
- Mazalno podvoza — (spredaj/zadaj — atmosfera) michelin X: 1,6/1,9, michelin 2X: 1,7/2,0, kleber V 10: 1,8/2,1, dunlop SP: 1,8/2,1
- Ustrojni rallye 180:1,6/2,0

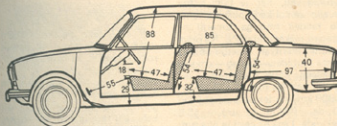
### zmogljivosti

- Teoretična hitrost v IV. prestavi pri 1000 v/min — 26,32 km na uro
- Moč na tono praznega vozila + voznik (75 kg) — 65,7 KM (DIN)
- Moč na tono polno natovljenega avta — 48 KM (DIN)

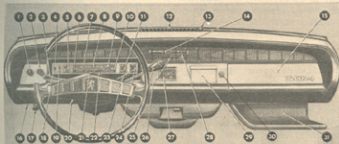
## REZULTATI



Motor „304“ je po konstrukciji tak kot „204“. Na sliki se lepo vidi odmična gred v glavi, ki jo zene veriga, kot tudi ventili, v polkroglastih zgorevalnih prostorih. Motor, menjalnik in diferencial imajo skupen karter.



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 133, zadaj 130; širina prednjega sedeža 59, zadnje klopi 126. Notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 160. Pomok prednjih sedežev 22. Odprtina vrat (višina/širina) spredaj 90/77, zadaj 89/78.



1 – čok, 2 – stikalo brisalnikov, 3 – ročica žarometov in stikalo za „peri bršiti“, 4 – kontrolna lučka pritiska olja, 5 – termometer, 6 – rezervna kontrolna lučka, 7 – nastavitveni dnevni števec kilometrov, 8 – kontrolne lučke utripalk, 9 – merilnik hitrosti, 10 – kontrolna lučka luči, 11 – merilnik goriva, 12 – nastavitve zračenja (svez zrak), 13 – usmerjanje zraka, 14 – nastavitve količine topljega zraka in hitrosti ventilatorja, 15 – zaprt predal za drobnjarije, 16 – nastavitve osvetlitve instrumentov, 17 – odpiranje pokrova motorja, 18 – kontrolna lučka dolgih luči in svetlobnega signala, 19 – rezervna kontrolna lučka, 20 – kličavnicna vžiga in volana, 21 – dnevni števec kilometrov, 22 – števec kilometrov, 23 – ročica utripalk in zvočnega signala, 24 – ampermeter, 25 – prestavna ročica, 26 – nastavitve gretja, 27 – časomer, 28 – usmerjanje zraka, 29 – pepelnik, 30 – vžigalnik, 31 – odprt predal za drobnjarije. Opomba: gornja razporeditev velja za instrumente znamke „Veolia“, za instrumentih znamke „Jaeger“ sta položaja 21 in 22 zamenjana.

videz	8	V sredini peugeot „204“, spredaj „504“ (ožji sedeva) in zadaj zadnje premo „štrleč“ prtijažnik. Ugleden nos in ozek, visok zadek. Rezultat: avto, ki ga v množici ne opaziš, ni ne lep, ne grd, ne posebež.
prostornost	8	Za svoj razred prostoran peugeot „204“ je z nespremenjenimi notranjimi merami skočil v višji razred, kjer je le še poprečen. Ugleden prtijažnik.
upravljanje	10	Natančen, lahкотen in dovolj neposreden volan, postavljen na pravo mesto. Prestavna ročica pri volanu brez problemov, ubogljiva pedala, priročni gumbi in ročice, tudi ročica ročne zavore.
vidljivost	9	Zelo dobra na vse strani, natančno vidni vogali karoserije. Serijsko gretje zadnje šipe. Brsilnik: le ena hitrost; luč za vzvratno vožnjo: ni-nil.
največja hitrost	9	V svojem razredu med hitrejšimi vozili. Zavoljo sodobnega motorja na avtomobilskih cestah možne velike potovalne hitrosti blizu največje.
pospeški	8	Prenos od motorja do ceste je dovolj „dolga“ za razmeroma velike, končne hitrosti v posameznih prestavah, zato pa so pospeški le poprečni za ta razred in to ceno.
poraba goriva	9	Ni izjemno varčen, vendar še vedno med varčnejšimi tekmeči.
lega na cesti	9-10	Prednji pogon ima tudi v peugotu 304 svoje kvalitete, ne glede na to ali gre za občutljivost na bočni veter, lego v ovinku ali zimsko vožnjo. Le pri polni obteži prtijažnika postane na ravnem nekoliko nemiren v spolzkem ovinku pa je lega zadka manj zanesljiva.
udobje	10	„Francoz“ kot večina drugih: voljne vzmeti pri praznem in obteženem avtu, udobni sedeži, tih motor in podvozje, dobro zračanje in zadovoljivo gretje. Šum vetra ob vratih pri velikih hitrostih različen (montažal).
zavore	10	Samo komplimenti. Lahkoten pedal (servojačevalnik), redko blokirajo (omejevalnik na zadnjih zavorah), vzdržljive, ne pregrevajo se, avto tudi pri grobem zaviranju ostane v smeri. Dobra ročna zavora.
motor	10	Kopija motorja „204“, še vedno med najsodobnejšimi. Dobro prenaša vrtiljaje in je zadovoljivo prožen.
oprema	8	Dovolj popolno opremljen avto kar zdeva instrumente, vendar njihov videz in preglednost ne dosega konkurence. Pogrešamo „malenkosti“ kot so obsejalniki, predal pri vozniku. Pomične strehe za majhno doplačilo nismo upoštevali. Dobra, končna izdelava z izjemo površne montaže vrat (gjej tekst). Lak občutljiv, zahteva nego.