

# PEŽO 304 LIMUZINA, KUPE, KABRIOLET

Samotna, prelepa pokrajina, ena limuzina, en kupe in en kabriolet (trije pežoji 304), pa dva fotografa in dva šoferja na 8000 km dolgem testu. Tako so naši francoški kolegi predstavili svojo testno vožnjo po pokrajini Ardeche. Sedem dni trdega dela, ko so si nabrali turističnih, gastronomskih, pa tudi avtomobilističnih izkušenj. Nas zanimalo predvsem zadnje.

## Trojni test

Navedno testiramo najbolj običajno izvedbo nekega avta, se pravi limuzino, tokrat pa smo bili bolj temeljni in smo vzel s seboj kar tri različne avte: limuzino, kupe in kabriolet pežo 304. Noben od teh treh avtov pravzaprav ne zasluži naziva športni avto; vsi so razmeroma majhni, in spodbiloto bi se, da bi se z lahkoto vzljali po ozkini, ovinkastim cestam. Tokrat smo izbrali zakoton pokrajino, to pa pomeni da smo uživali deviško naravo in nezadost sonce in se mučili po cestah, ki so sicer v glavnem dobre, ovinki na njih pa tako ozki in ostri, da smo morali vedno paziti na lastne zadike.

Pežo 304 dobite po naslednjem receptu: vzamete pežo 204, dodate 2 centimetra pločevine spredaj in 13 zadaj, v zadek spravite 65 kilogramov dodatne teže, v motor pa skrijete še 158 kubikov in 10 KM.

1288 kubikov, štirje valji postavljeni v nos vozila v prečni smeri, 65 KM pri 6000 vrttijah v minutu in 9,6 kpm pri 3750 vrttijah – tako se predstavi motor, ki poganja prednja kolesa. Ni kaj reči, stroj je sodobno zasnovan, saj se lahko pohvali z blokom iz lakte zlitine, odmrečno gredjo v glavi in s hladilnim ventilatorjem, ki ga vključuje termostatsko stikalko.

Spredaj zavira pežo s kolutim, volan ravna kolesa s pomočjo zobate letve, vsa kolesa so obešena posamič in vzmetena z višačnimi vzmetmi. Najbolj natankom smo tri avte ocenjevali na dirkalnišču v Montlheryju, kjer smo skušali dognati, kako pločevina vpliva na vozne lastnosti. Najhitrejši je bil kabriolet. Kadars je imel streho zaprto, je potegnil do 151,3 km na uro. Limuzina in kupe sta nekoliko zaostajala, vozila sta le 149,9 km na uro. Tudi pospešek so bili skoraj enaki, limuzina pa je pospeševala takole: do 80 km na uro v 9,5 sekunde in do 100 km na uro v 15,6 sekunde. Kabriolet je bil za las hitrejši, kupe pa je drvel včrtic z limuzino. Limuzina porabi 7,2 litra goriva na 100 km, kupe in kabriolet sta pa za „en deci“ požrenejša.

Pežo 304 je turističen avto, zato je poprečen voznik zadovoljen z njegovimi zmogljivostmi in z obnašanjem na cesti. Manj navdušeni bojo tisti, ki hočejo iz avta iztisniti vse, kar se da. Pri srednjih vrtljajih je tudi moč dokaj „srednja“ in posamezne prestave je treba izkoristiti res do konca, če želi voznik hitro pospeševati. Menjalnik pa ni najboljje stopnjevan. Njegova ročica je v kupeju in kabrioletu nameščena na podnu in je prijetnejša kot v limuzini, kaj prida natancnemu pa kljub tsumu ni. Trière pežoji so nas pripeljali povsod, ciziroma skraj povsod. Kljub sodobnosti ti avti pač niso razvajeni in so potrebitnejši in vzdržljivi tudi v težjih pogojih. Plezali samo z menjalnikom v prvi prestavi, se vzljali po ostrih ovinkin in lovili ravnotežje na vegastih mostovih. Počutili smo se kot v udobnem fotelju v kinu, saj je bil razgled izreden. Največ užitka nam je dal kabriolet, ker smo bili v njem na prostem kot na motociklu.

## Pritisk gor, pritisk dol

Vse dni smo imeli v rokah zračno tlačilo in manometer, pa smo izpuščali zrak iz gum in ga črpali spet nazaj. Včasih so nam drsela zadnja kolesa, drugič spet sprednja ali vsa tri, le zadovoljni nismo bili nikoli. Naši trije „304“ se nekoliko s težavo lovili ravnotežje v ovinkih. Najprej jim je bilo treba volan dodajati, potem spet odvzemati in to ni bilo preveč enostavno. Ko smo jih primerjali z 204, so bili naši avti bolj udobni. Blažilniki ocitno niso najboljši, zato so se vozila včasih obnašala kot bi bila pijana. Doživeli smo tudi dež – pa še kakšnegal – in spet nam je drsalo. Najprej spredaj, potem zadaj in ni nam bilo vedno lahko obdržati povsem mirne kri. Pežo 304 je treba pač dokaj previdno voziti, če voznik želi, še kaj varnost v „rezervi“. Na srečo so zavore dobre in vzdržljive, zato smo jih često uporabljali, da smo zmanjšali hitrost in se pomirili. Kabriolet in kupe imata z 28 cm manjšo medosno razdaljo od limuzine. Kabriolet je med tremi najbolj uravnotežen in najlaže ga je voziti, pa še najbolj hiter in poskočen je.

## Hvala in graja

Peugeot je s svojim pežo 304 naredil poprečno vozilo, najbolj „čisto“ transportno sredstvo od leta 1948 naprej. Namenjeno je potrošnikom, ki se želijo peljati, o vožnji pa ne razmisljajo preveč. Ponovimo torej še enkrat,

kaj imamo povedati za in proti: Največja hitrost je dovolj velika, vendar je razen na avtocesti ni moč prav izkoristiti, saj motorju nekoliko manjka moči. Pomaga le mučenje menjalnika.

Poraba je vedno zmerna, ne glede na način vožnje.

Motor se vrni mirno in tiho, dokler voznik ne pretirava z vrtljaji. Potem postane precej glasen.

Lega ne cesti je poprečna, dobra je le pri srednjih hitrostih in na zelo dobrih cestah. Volan je traba navadno zelo dodajati, zgodи pa se tudi, da zdrsnе zadek. V splošnem se kolesa dokaj slabo drže ceste in hitra vožnja v dežju zahteva prav akrobatske gibe.

Prostornost ni posebno izrazita dobra lastnost teh avtom, vidljivosti pa je dobra. Od 204 do 304 je prtljažnik precej napredoval.

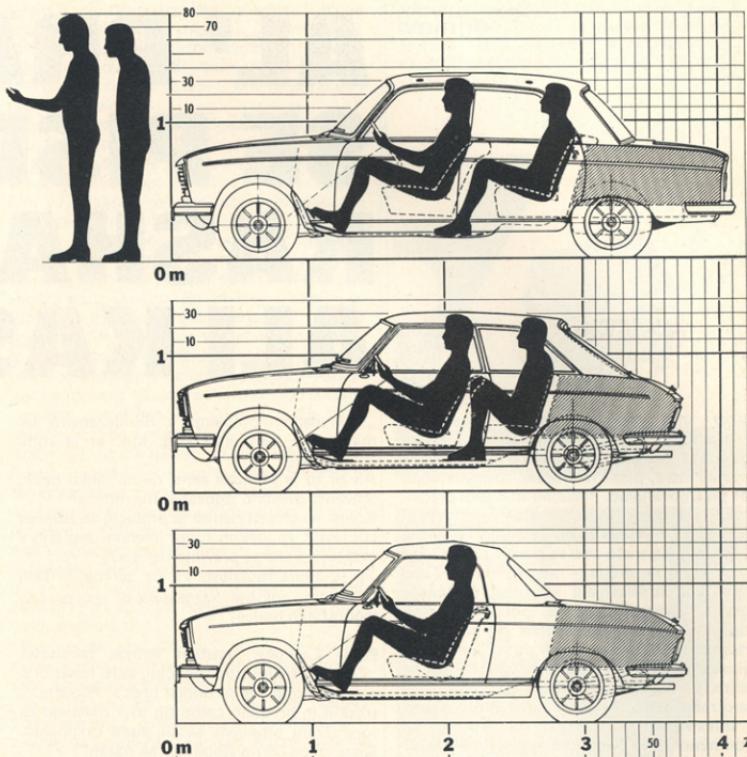
Vzmetenje je mehko in pri srednjih hitrostih tudi udobno. Niso pa nam bili všeč blažilniki in močno nagibanje avta pri hitri vožnji v ovinkih.

Izdelava je dokaj skrbna.

Vsi trije modeli so precej enaki, po zmogljivosti.

Najbolj všeč nam je bil kabriolet, najmanj kupe.

Streho kabrioleta je moč z lahloto odpreti; kadar je zaprta, pa dovolj dobro tesni. Pri velikih hitrostih je hrup v kabrioletu precej močnejši kot pri obeh zaprtih izvedbah.



#### ZMOGLIVOSTI IN CENA:

|   | 304 limuzina               | 304 kupe | 304 kabriolet |
|---|----------------------------|----------|---------------|
| Največja hitrost (km na uro)                                    | 149,9                      | 149,9    | 151,3         |
| 400m brez zaleta (sekunde)                                      | 19,6                       | 20,2     | 19,6          |
| 1000 m brez zaleta (sekunde)                                    | 37,6                       | 38,0     | 37,0          |
| Prožnost (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro — sekunde) | 40,0                       | 40,0     | 39,6          |
| Cena (devize + dinarji)   | 1651 \$<br>+ 24 598,55 din | 7,3      | 7,3           |
|   |                            | —        | —             |

