

# PEUGEOT »304«

Napihnjeni »204«  
je pametno napihnjen

Tom Pieterski

Pri Peugeotu nismo bili vajeni pogostega predstavljanja novih modelov. V zadnjem času pa tudi tovarna iz Sauchauxa stopa po potek evropskih avtomobilskih tovarn, ki izpoljujejo svoje proizvodne programe in majo ukuje med razredi svojih avtomobilov. Tako je po lastnem velikem peugeotu 504, ki je tovarniški program razširil navzgor, prišla le tov na vrsto vzel med malimi peugeotom 204 in srednjim »304«, ki ostane za sedaj še v tovarniškem programu, če prav je že prece prileten.

Tako se novi »304« lepo prilega, sicer zelo pletivo programu tovarne, če pa tem ne mislimo preveč na R12 iz tovarne Renault, s katero Peugeot vse tesnejše sodeluje. Obe tovarni razlagata istočasen pojav dveh zelo podobnih avtomobilov s trditvijo, da sta bila oba modela pripravljena, že predno sta podpisali dogovor o sodelovanju, po drugi strani pa s po-

praševanjem po francoskih avtomobilih češkruga je doboli — saj obe tovarni računata na svetobro do groba svojih dosedanjih kupcev, ki želijo stopiti za eno domačo, francosko stopnico više.

Obenem, ko pišemo o obeh novih modelih, moramo povedati da je Peugeot svoj novi model bolj ali manj izpeljal iz modela »204« medtem ko je Renault napravil povsem nov avto. Podobnosti s prednikom seveda ne gre grajati! Načela, po katerih je grajen »304«, so pred stirimeti že izzvala aplavz; medtem so dozorela in se so cenjena. Povzemanje po vrednotniku pa pomeni tudi cenejošo delavo, pa seved tudi sprejemanje na sedmih kompromisov.

## Štrel v prazno

Del karoserije med obema osema je z vratil in s streho vred vzet peugeotu 204.



Pri isti medosni razdalji pa je »304« 15 cm daljši. Zadek je daljši za 13 centimetrov, za dva centimetra je podaljšan nos, da bi bil optično prilagojen podaljšanju zadaj. Karoserija je kar nesporobno podobna peugeotu 204, pač pa je tovarna z masko in z žarometi po vzoru »504« in z velikimi, pokončnimi, zadnjimi lučmi poskrbela za uglednejši videz.

Udobjni, debelo oblaženjeni sedeži so po obliki in obdelavi podobni velikemu »504«, ne dajo pa se premiki z ozrom na višino. Notranja razmerja so glede na »204« zaradi drugačnih sedežev nekoliko spremenjena. Francozom razumljivo samo po sebi se daje sedež spremeniti v letalniko. Na vseh štirih vratih so na pravem mestu pritrjene opore za komolce ki se poštevajo nadaljujejo v držala.

Tovarniški risarji so pa povsem odpovedali pri armaturni plošči, ki nikakor ni v skladu z ostalim videzom vozila. Pravokotni merilnik hitrosti s premaljanimi številkami, je neprelepden in nameščen preniski, ob njem so z obeh strani na meščeni merilniki temperature, voriva, polnilja akumulatorja in ravne kontrole na lučke. V času, ko večina tovarn spreminja stare armaturne plošče in ih opremila z okroglimi instrumenti, pomenuje peugeotovi instrumenti korak nazaj.

Tudi po videzu, lepoti. Zaprti predel za izrobitevje, pod nim pa odprt, pomenuje izboljšavo, pri tem pa tovarni ni priskočil na misel, da bi namestil predel tudi na voznikov strani! Ob strani zapognjeno oblaženje armaturne plošče vzbuja vtis, da je notranjost spredaj ožja kot v »204«.

V podaljšanem zadku je prostoren prijaznik, s približno prostornino 400 litrov. Rezervno kolje je (kot v »204«) nameščeno z zunanjimi strani; zato je prijaznik povsem izkoriten. Nenavadno pa je, da ni prevlečen s klobučerino kot v »204« in je zato zesonančno skrinja za rotop. Upajmo, da bo tovarna to pomanjkljivost opravila.

Pri končni obdelavi »304« se pozna, da je podoboval nekaj malomarnosti pri nastanitvi obdelavi notranjosti, kot tudi tresljaje, ki pri vožnji po valovitem prebujajo srečike.

## Sodečna mehanika

Prestavna ročica na volantu ni povsem lahka za rokovanje; vendar je pretikanje nastanito in prestave so dobro sinhronizirane. Volan, ki je za vožnjo dovolj lahek, je razmeroma trd pri parkiranju in pri ostri vožnji; v ovinkih; tudi udarce s ceste lahko prenaša in blazi. Pedal servovo zavor, spredaj konutin, zada! pobrastično prav trd, da vomi! lahko očitno, s kolikšno močjo mora zviral.

Prednost na vse strani je prav dobra; če poprečno razširi vomik izza volana nekoliko stegne vrat, vidi tudi zadek.

Za vozilo, ki naj bi bilo boljše od predhodnika, lastnik težko razume, zakaj se tovarna ni potrudila pri dusetju zvoke. Zlasti v zgornjem območju vrtljanje je zvok motorja preognaten. Pretirani ropot izda tudi lahko očitno nekaj hitre, ki slabše izolira eksplozije in ima značilen,



kovinski ton. Hrup veča tudi prednji pogon. Prečno nameščeni motor se komajda razlikuje od motorja »204«, iz katerega je s povečanjem vrtilne in giba dolbil 1280 kubikov. Vrtina 76 mm je za milimeter večja, gib pa podaljšan kar za 7 mm. Največjo moč 65 KM (DIN) ima pri 6000 vrtljajih v minutu, za 250 vrtljajev više kot »204«. Motor je ohranil vse odlike predhodnika. Odlično deluje v vseh podrocjih vrtljajev. Brez težav se vrta hitrejš od 5500 vrtljajev v minutu, pri katerih je hitrost vozila v drugi in tretji prestavlj 77 ozromna 119 km na uro, torej se dobro obnese pri prehitovanju. Četrta prestava pa je preračunana tako, da se motor pri največji hitrosti (približno 150 km na uro) vrta s primerjavnimi 5550 vrtljaji v minutu. Največji navor 9,6 kpm do seže pri 3750 vrtljajih, kar je za 750 vrtljajev više kot pri »204«. Kljub temu se izkaže, da tudi iz majhnega števila vrtljajev potegne avto brez sunkov in zelo dobro pridobiva na modi.

### Nove navade

S takim motorjem ni težko varčno voziti. Po drugi strani pa pospeški ustre-

zajo za 10 KM večjo zmogljivost. Po preiskusni vožnji na Monthleryju se mi tovarniški podatki za pospeške (z mesta na 100 km na uro v 15,6 sekunde, do kilometra pa 37,1 sekunde) ne zdijo pretriani. Tako kot je sodobna, prečna namestitev motorja nad prednjem premo tudi pri peugeotu »204«, je posneto tudi podvozje, s posamično obesenimi vsemi štirimi kolesi. Zadnji kolesi sta obeseni na vzdolžnih, prednjih na prečnih vodilih; vsa četiri so opata na McPhersonove vzmene noge. Natančno rečeno je drugačna le pasasta obutev, ki se je razširila na 145 SR 14 (namesto 135 SR 13).

Nenavadno pri tem, v zasnovi povsem istem podvozuju, je obnašanje v ovinkih. Medtem ko zadek peugeota »204« odskoči sele pri skrajnem siljenju, na valovitem asfaltu, pri peugeotu 304 zadek spodna po začetnem drsenju nosu. Veliko prej, toda zelo enakomerno, ga je mod z volantom povsem prepreno korigirati. Skratka: avto pri športno najetenem vozniku v ovinku sam od od sebe z zadkom popravlja karakteristiko pogona na prednjih kolesih, ne da bi zahteval obvladanje trikov s trenutnim odvzemanjem

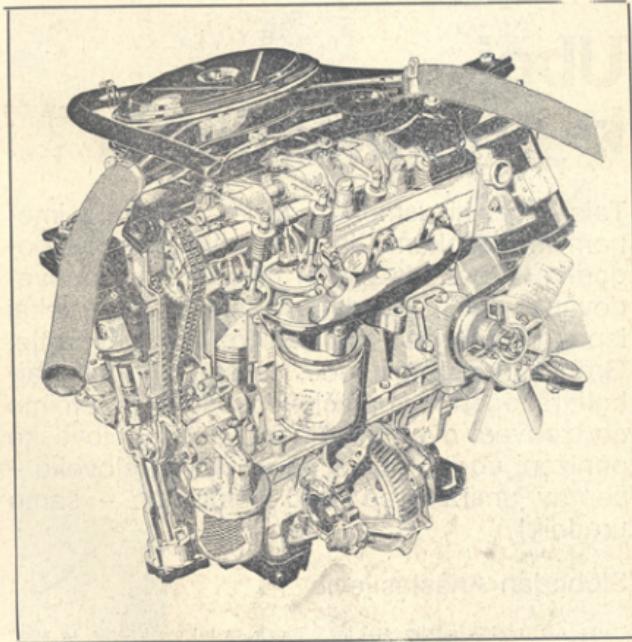
plina ali celo z zategovanjem ročne zavore na makadamski cesti.

Kot pri R 12 pa velja, da vse značilnosti na smerječiči le voznik, ki si kljub prednjemu pogonu poželi še športnih užitkov. Druga nenavadnost francoskega avta s pogonom na prednjih kolesih je razmeroma trdo vzmetenje — zlasti na zadnjih kolesih. Videti je, da je tovarna vzmene uglasila na obetezeni prtičnik, pa zaradi tega prazen avto — le z voznikom za volantom — trdo reagira na hudočnost ceste.

### Križanec še ni čistokrvен

Na Monthleryjskem testnem dnevu se je vsebole razvila primerjava obenh francoskih novincev.

Ceprav je po 25 kilometrih vožnje s povsem novim avtom na Montleryju imala novinar pravico do dveh 12,5 kilometrov dolgih krogov) težko ustvariti povsem odločno primerjavo, je večina prekuševalcev sodila, da bi iz obenh francoskih novincev lahko naredili super avto, če bi kombinirali motor in podvozje peugeota 304 in karoserijo R 12. Tako bi



Kadar govorimo o kompromisih, običajno naštevamo neljube rešitve; v primeru, da bi prebrisano kombinirali oba francoska novinca, pa bi zanesljivo dobili avto, o katerem bi pisali in govorili vsi le v superlativih.

Takšno »kombiniranje« se pa zaplete pri štetju denarja, se pravi, pri devizah. Kljub temu, da je peugeot 304 izpeljan iz predhodnega modela, je deloma zaradi napredne tehniki deloma zaradi omejeneh kapacitet tovarne občutno dražji od neposrednega tekmeča. Kateri kupec bo brez premisleka doplačal napredno tehnologije peugeota 304?

Ob trenutno neznanih cenah, po katerih bosta R 12 in »304« naprodaj našim kupcem (razlike v ceni bodo zaradi naših ca-

sodbenih razmerjev vrtline in giba ( $76 \times 71$  mm), in polkroglaste izgorevalne prostere. Blok motorja je ušit iz aluminijeve litine.

rinskih predpisov še večje) je seveda še teže ugotavljati, kaj se sploša in kaj ne. Lanko pa predvidevamo, da bo »304« teže posege na tržišče kot njegov tekmelec – R 12. Peugeot 204 je v svojem razredu med najdražjimi: »304« pa bo pravzemal najbrži tudi z osrom na ta nadležni snaj... .

pridobili še boljšo Renaultovo končno obdelavo, približno enako prostornost in boljšo nепротивноматично lego na cesti.

Tak avto lahko v naslednjih letih nuditi pridružujemo poslej, ko vemo za sodelovanje obeh tovarn. Vsekakor je s tehnicami nega vidika peugeot 304 naprednejši od renaulta, 12!

