



Peugeot 309 GR

Ouarzazete je 167 km južno od Marakeša v Maroku, leži pa na nadmorski višini prek 1000 m, na planoti planinskega masiva Anti Atlas. Iz tega mesta vodijo asfaltirane poti na vse štiri konce sveta. Za katerokoli se odločite, se vzpenjate do višine približno 1700 m, obkroža pa vas okolica, kakršna je po vsej verjetnosti na Mesečevi površini, spodaj pa so doline s tisočimi palmami. V takšno okolje nas je Peugeot povabil na predstavitev novih članov družine 309 in 205.

Peugeot 309, 205 GTI, 205 cabriolet in 205 automatic

## Izpolnjene vrzeli

S proizvodnjo novega modela 309 je Peugeot zapolnil vrzel med modeloma 205 in 305 — Z modelom 205 od kabrioleta do samodejnega menjalnika

Bolj hišni red kot krivica je kriv, da smo se šele sedaj seznanili s peugeotom 309, ki so ga v Franciji predstavili že sredi oktobra lani, kajti prodaja na evropskem trgu se bo začela šele s pomladjo, pa smo se zato, da bi bila informacija za morebitne kupce čim bolj sveža, za volanom tega vozila znašli šele v začetku februarja.

Program proizvodnje za peugeot 309 je stal 2,5 milijarde francoskih frankov, od te vsote so porabili 1,2 milijarde frankov za obnovo proizvodnih trakov tovarne v Poissyju, ki ima sedaj robote in veliko avtomatike. V tej, sedaj eni od najsodobnejših tovarn v Evropi naredijo do 1000 vozil 309 dnevno. To pa še ni vse, kajti v Rytonu naredijo na dan še 180 teh avtomobilov za Veliko Britanijo in Irsko (tovarna Talbot).

Peugeotovci razlagajo, da je nastanek modela 309 logično zaporedje dogodkov. Med modeloma 205 (3,70 m) in 305 (4,26 m) je namreč zevala praznina in po oceni strokovnjakov se model 309 s svojimi 4,05 m dolžine uvršča prav med obe že omenjeni vozili, kupce pa reši dvomov, ali naj kupijo peugeot ali vozilo kake druge znamke s petimi vrati. Med drugim so predstavniki Peugeota poudarjali, da se evropski proizva-



Peugeot 309 SR

jalci vse pogosteje odločajo za proizvodnjo štirih osnovnih modelov in več različic, in takšno proizvodno politiko ubira sedaj tudi ta priznana francoska tovarna avtomobilov, ki ponuja nove modele, ukinja pa tiste, ki imajo vse manj kupcev.

Ne glede na to, da bi moral biti peugeot 309 novi talbot, pa to ni, ni mogoče skriti, da, njegovo poreklo izhaja iz prototipa programa VERA. Zaradi nekaterih konstrukcijskih rešitev to vozilo uvršajo med ekonomične, aerodinamične in udobne avtomobile.

## ZAUPANJE NA IZPITU

Očitno so pri Peugeotu zaupali voznikom sposobnostim novinarjev, ki so jih pripeljali na ceste, kakršne v Evropi redko vidiš, na vsak način pa so zaupali tehničnim zmogljivostim svojih vozil. Podroben opis poti bi bil naslednji: grob asfalt na kamniti podlagi, ne vedno enako širok, polno blagih ovinkov, toda brez kovinske ograje ali kamnitih



Peugeot 309 SR

robnikov, pa tudi brez talnih označb. Velik del poti cesta pelje voznika tik nad prepadi, pred katerimi jih ne štiti nobena ograja, posebna »zanimivost« pa so vozniki tovornjakov, ki se ne zmanjajo za signale avtomobilov, temveč jih radi zrinejo z asfalta na makadam. Na obeh straneh ceste je pogosto videti črpinje vetrobranskih stekel, za katere se izkaže usodno kamenje, ki frči izpod koles mimo vozečih vozil.

Na takšnih cestah smo o peugeotu 309 lahko zvedeli vse: od obnašanja med vožnjo do vzdržljivosti vetrobranskega stekla na udarce kamenja.

Ko si ogledate peugeot 309, se boste strinjali, da vas to vozilo, pa najsi ga opazujete s katerekoli strani, vedno

spominja na enega od obstoječih avtomobilov. To je nujno. Medtem ko je sprednji del posrečeno zlitje maske hladilnika z vpadljivim zaščitnim znakom tovarne – levom, odbijačem in spojlerjem, zadnji del deluje »težko« zaradi debele tesnilne gume na zadnjih vratih. Morda bi bila lahko rešitev nekoliko bolj elegantna, kakršen je na primer spojler, a je aerodinamičnost vozila kljub temu dobra – od 0,30 do 0,33 Cx.

Peugeot v model 309 daje znano družino motorjev, dopoljenih s spremembami, ki vplivajo na večjo moč, prožnost, porabo goriva in pospeške. To so motorji z gibno prostornino od 1118 kubikov – pravi doyen med motorji – do

1905 kubikov. Motorje bi lahko razdelili v dve skupini: tip E 1 A s 1118 kubiki 40,4 kW (55 KM) za osnovno različico in GL; tip G 1 A S 1294 kubiki – 47 kW (65 KM) za GL-profil in GR in tip XU 5 1 C s 1580 kubiki – 58 kW (80 KM) za različice GR in SR; tip XU 92 C s 1905 kubiki – 75 kW (105 KM) za različico GT.

Prvima dvema različicama so povečali živahnost in zmanjšali hrup. Štirje valji v vrsti so v bloku iz lahke litine, odmična gred je s strani, poganja jo veriga, ventile v glavi premikajo odmični drogovci. Ročična gred ima spremenjene ročice, kar pomeni 650 vrtljajev manj. Ker so želeli zmanjšati vpliv visoke temperature, so nekoliko spremenili ventile in sedeže ventilov. Spremembe na ročični in odmični gredi so zmanjšale hrup motorja.

Druga dva motorja imata blok in glavo iz lahke litine, odmična gred je v glavi motorja, poganja pa jo zobati jermen. Očitno je sodobnejše konstruiran, saj ventilov ni potrebno nastavljati, izpušni sistem pa ima dva kolektorja. Pri obeh motorjih je vžig transistorjski.

Peugeot 309 je opremljen z menjalnikom zadnje generacije BE-1 s štirimi ali petimi prestavami. Samo osnovni model – base ima štiristopenjske prestave, medtem ko imajo vsi drugi modeli pet prestav. Prestavni prenosni so pri posameznih modelih različni, v skladu z močjo motorja in merami gum.

Vozil sem tri različice: GL-profil, GR in GT, pri čemer sem si prizadeval, da bi vsakemu od vozil dal enake možnosti, da pokaže, kaj zmore.

Peugeot 309 GL-profil je opremljen z motorjem, ki ima 1294 kubikov. Po tovarniških podatkih naj bi bil najbolj ekonomičen, njegova poraba pa ne bi smela prekoriti 4,8 litra pri 90 km na uro, 6,3 litra pri 120 km/h in 7,7 litra med mestno vožnjo. Povprečje torej 6,3 litra bencina na 100 km prevožene poti. Vse dokler nisem prišel v območje redkejšega zraka na višini 1700 m, je bilo vse v redu, potem pa je bilo treba zaradi številnih ovinkov pogosteje uporabljati prestavno ročico. Zanesljive zavore so mi omogočale kratko zaviranje tik pred ovinkom, tako da sem lahko pospeševal že v samem ovinku. Reči moram, da se je bilo udobneje peljati z različico GR, torej z motorjem, ki ima 58 kW (80 KM), saj to vozilo zahteva manj »dela«, razlog pa je preprost – gre za drug motor, čeprav so prestavna razmerja enaka.

V običajni vsakodnevni vožnji stari motor iz različice GL-profil dovolj dobro poganja 870 kg lastne teže in še voznikovih 80 kg. Največja hitrost 165 km/h v četrti prestavi je zelo blizu tisti, ki jo zmore doseči močnejši GR – 170 km/h.

Najmočnejša (vsaj za sedaj) različica 309 GT s 105 »konji« ponuja pospeške 10,4 sek od 0 do 100 km/h in največjo hitrost 190 km/h. Na cesti, ki so nam jo določili za preskus, vozila nisem gnal hitreje od 170 km/h, saj mi je bilo udobneje verjeti tovarniškimi podatkom, kot pa prenašati neravnine na cesti. S tem pa nikakor nočem reči, da vzmetenje in dobro, pač pa le, da cesta, po kateri sem vozil, ni bila narejena za večje hitrosti od 120 km na uro.

Vsa kolesa so obešena posamično – spredaj tipa McPherson z vzmetnimi

## Tehnični podatki: 309

Različica	Base/GL	GL – profil	GR/SR	GT
motor	štirivaljni, vrstni			
gibna prostornina (kubiki)	1118	1294	1580	1905
vertina in gib (mm)	74×65	76,7×70	83×73	83×88
največja moč kW (KM) pri v/min	40,4 (55) pri 6000	47 (65) pri 5600	58 (80) pri 5600	75 (105) pri 5600
največji navor (Nm pri v/min)	88 pri 3000	108 pri 2800	130 pri 2800	158 pri 3000
kompresijsko razmerje	9,6:1	9,5:1	9,39:1	9,3:1
odmična gred (pogon)	1, s strani veriga	1, s strani veriga	1, v glavi zob. jermen	1, v glavi zob. jermen
polnjenje z gorivom	uplinjač weber 32 IBSh 13	uplinjač weber 32 IBSh 14	uplinjač weber 36 TLP 1	uplinjač solex 34/34 Z1
menjalnik (št. prestav)	4	5	5	5
kolesa spredaj	posamične obese tipa McPherson			
zadnji kolesi	posamične obese na togi vijajni vzmeti z nihalnimi vodili			
zavore spredaj		kolutne		
zavore zadaj		bobnaste		
platišča	4,5 B 13	4,5 B 13	5 B 13	5,5 J 14
gume	145/82 SR 13	145/82 SR 13	165/70 SR 13	175/65 HR 14
teža praznega vozila (kg)	870	870	870	930
dovoljena skupna teža (kg)	1290	1290	1290	1350
medosna razdalja	2,469	2,469	2,469	2,469
kolotek spredaj/zadaj	1,408/1,376	1,408/1,376	1,408/1,376	1,400/1,368
dolžina (m)		4,051		
širina (m)		1,628		
višina (m)		1,380		
pospeški od 0–100 km/h	17,3	14,8	12,5	10,4
največja hitrost km/h	150/153	165 (IV)	170	190
poraba goriva po ECE	5,3/6,9/7,4	4,8/6,3/7,7	5,1/6,7/8,5	5,5/7/9,3





### Peugeot 205 GTI

nogami na prečnem nosilcu, zadaj vzdolžna vodila in toge vijalne vzmeti. Blažilnika tipa diafragme sta nagnjena naprej, kar povečuje prostor v prtljažniku ter preprečuje prenos udarcev s ceste na karoserijo, ne da bi se s tem poslabšala lega na cesti. V zadnjem delu sta dva torzijska droga: pred in za vijajčno vzmetjo, medtem ko je spredaj torzijski drog za prečnim nosilcem. Veliko je elementov, ki skrbijo za lego avtomobila in udobno vožnjo. Nekaj so si jih sposodili pri modelu 205, ampak zakaj tudi ne, ko pa vsi proizvajalci težijo k poenotenju delov.

Zavore so spredaj enočeljustne kolturne, zadaj pa sta bobna. Omejevalnik moči zaviranja imata različici z motorjem 1580 in 1905 kubikov. Dvokrožni hidravlični sistem je izveden tako, da en del sistema obdrži pritisk v sprednjih, drugi del pa v zadnjih zavorah.

### DOVOLJ PROSTORA

V Peugeotovih avtomobilih je bilo vedno dovolj prostora za potnike, pa čeprav včasih na račun prtljažne prostornine. Zdi se, da danes narediti udobno notranjost kabine s kombiniranjem plastike, sintetične in blaga, ni več kdove kakšna umetnost. Sedeži so morda nekoliko trši, toda ne utrujajo in so lahko nastavljivi. Morda je zadnja klop nekoliko prekratka za človeka, ki se želi zlekniti, da se z glavo ne bi zadeval ob strop, toda deset centimetrov prostora pred koleno je dovolj tudi za daljše noge.

Armatura plošča je pri osnovnem modelu skromno opremljena, zato pa toliko bogatejša pri različici GT. Njena preglednost je odvisna od kota, pod katerim voznik sedi. Škoda je, da je pri osnovnem modelu na desni strani armature plošče risba Peugeotovega leva namesto ekonometra, brez katerega ni denimo nobenega Fiatovega modela več. GL-profil ima na tem mestu uro, različici GR, SR in GT pa merilnik vrtiljav.

Zgornji del armature plošče se ne prijetno zrcali v vetrobranskem steklu, če je steklo prašno ali kadar sončni žarki padajo na vozilo pod določenim kotom.

Zdi se nam škoda, da naslonjalo zadnje klopi pri vseh različicah ni razdeljeno na dva dela (tako je pri GT, SR in GR), zaradi česar je nekaj zapletov pri podiranju sedežev. Toda tako je zato,

da bi poudarili razliko med osnovnim modelom in luksuznejšo različico. V vsakem primeru lahko rečemo, da ima peugeot 903 prostora prtljažnik, ki ponuja od 296 do 616 litrov prostornine, pri dražjih različicah oblažnjene.

Celoten vtis o modelu 309 se ujema s tistim, kar od avtomobila v tem razredu pričakujemo, čeprav lahko tudi zapišemo, da Peugeot v nekaterih podrobnostih ni bil najbolj širokogruden – tako na primer ni naslonjal za glavo na zadnjih sedežih, dveh zunanjih ogledal, centralne ključavnice, pa še marsikaj je treba dokupiti, kljub visokozvenci oznaki GT.

Pri nas bo to vozilo uradno predstavljeno aprila, ko bosta generalni zastopnik Tehnoservis in Peugeot tudi sporočila cene. V Franciji stane osnovni model z vsemi davki 54.400 frankov, kar je manj, kot stane na primer peugeot 205 XR (50 KM)!

### TRIO 205: GTI, CTI CABRIOLET, AUTOMATIC

Odgovor na vprašanje, zakaj oditi v Maroko na srečanje z novimi modeli 205, je bil preprost – kabriolet mojstra oblikovanja karoserij Pininfarine. Ta človek, ki ga v Peugeotu poklicajo k vsaki najmanjši spremembi na njihovih modelih, se je podpisal na bok tega sijajnega avtomobila – to pa ni več majhna stvar.

Izbiral sem lahko med dvema možnostima: odprt kabriolet 205 CTI ali z za-

prto plastično streho. Nebo nad nami je bilo sinjmodro, brez oblaka, sonce nas je žgalo, medtem ko smo se nacejali s čajem, pa sem se odločil: kdo ve, kdaj se mi bo spet ponudila podobna priložnost čutili veter v peugeotu 205.

Cabriolet 205 izdelujejo v različicah CT in CTI. Prva ima motor s 1360 kubiki in 58 kW (80 KM) pri 5800/min, največjo hitrost 166 km/h, druga ima motor s 1580 kubikov in 83 kW (115 KM) pri 6250/min in največjo hitrost 190 km/h.

Prvi občutek pri hitrosti 100 km na uro je bil zračni vrtnec, ki se mi je zaletaval v ušesa in zniževal temperaturo. Kmalu mi je bilo jasno, da bi moral imeti s seboj vetrovko ali vsaj pulover in očala, česar pa seveda nisem imel. Zato sem se zaustavil ob cesti, odločen, da zaprem streho. Sledil je nenadržan test inteligence: moje in konstruktorja sistema za pritrjevanje strehe. Odstranil sem prevleko z zložene strehe in odkril, da jo zadaj drži pokrov prtljažnika, spredaj pa naslonjalo zadnjih sedežev in par zaponk s strani. Spreminjanje v nekdanji fijaker je trajalo le nekaj minut, potem pa sem moral ugotoviti, kako streho pritrčiti, da mi je ne bi odneslo, kot se je pogosto dogajalo v predvojnih filmih. Lahko se pohvalim, da sem sistem za pritrjevanje hitro odkril in streho pritrčil po vseh pravilih. Res potem sicer nisem več gledal v modro nebo, zato pa mi je bilo topleje in sem lažje užival v hitri vožnji.

Kabriolet CTI je hiter kot metek. Vse ročice za upravljanje so mehke in na-

tančne, motor takoj uboga in zdaj se lahko prepustim odkrivanju okolice. Najprej sem opazil, da je asfaltna podlaga precej ozka, cesta speljana ovinasto, cestišče pa slabo. Avtomobilu brez trdne strehe se na slabi cesti školjka rada zvija, čeprav ima varnostni lok (roll bar), katerega naloga je poleg večje varnosti tudi utrditve školjke. Tam, kjer mi je cesta to omogočila, sem pritisnil pedalo za plin do konca in v peti prestavi vozilo pognal do hitrosti 170 km/h, vem pa, da bi kabriolet zmoagal še več, toda na gladkem asfaltu. Na tem bi bilo to izzivanje nezgode brez potrebe, v kar me je prepričalo srečanje z drugim vozilom pri sicer že dokaj zmanjšani hitrosti, ko mi je kamenček izpod kolesa mimo vožečega vozila izvrtal lunjico v vetrobransko steklo.

Ob veliki hitrosti sem pričakoval, da se mi bo streha napolnila kot balon zaradi obilnega dotoka zraka, pa se to ni zgodilo. Hrup je v mejah pričakovane za takšno vrsto avtomobila.

Cabriolet 205 CTI ni v primerjavi z različico 205 GTI doživel nobenih sprememb. Razen seveda zunanosti oziroma strehe je vse drugo ostalo kot pri predhodnem modelu, kar je dobro, saj so bile osnovne rešitve odlične: lepo oblikovana in bogata armatura plošča, udobna (čeprav visoka) sprednja in nekaj trša zadnja sedeža, živo rdeča preproga. Stekla na vratih spušča električna naprava, na zadnjih pa se mora sopotnik potruditi z mehansko ročico.

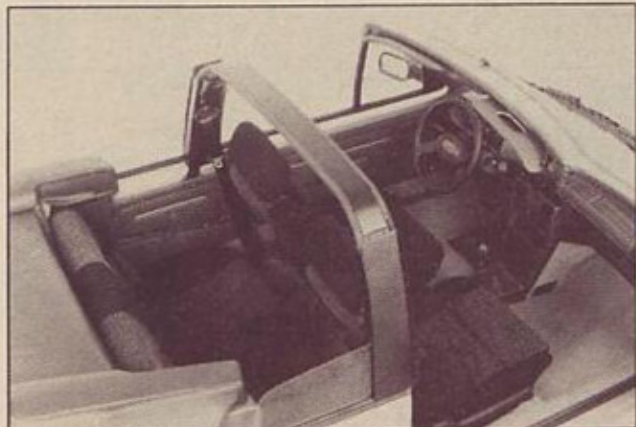
Ker ni običajne strehe, so konstruktorji dali okrepliti spodnji del s škatlasto povezavo med pragovi pod prednjima sedežema, v primerjavi z limuzino s tremi vrati, iz katere so pravzaprav naredili ta kabriolet, ima ojačen okvir sprednje šipe in vrat, ter novo rešitev celotnega zadnjega dela, vključujoč tudi zadnja vrata. V dopolnitve sodi kajpak še vrsta ojačitvev na različnih točkah spajanja, kar kot rezultat daje dovolj trdno strukturo, da lahko zdrži vse preizkušnje na cesti.

Cabriolet CT in CTI imata enake menjalnike s petimi prestavami kot starejši modeli, od koder izhaja njuno poreklo – XT in GTI. Šibkejši CT (nisem ga preskusil) z 80 KM pospeši od 0 do 100 km/h v 12,4 sek., CTI pa v 9,7 sekunde.

Od predhodnih modelov so zdržali tudi vzmetenje, to pa pomeni obese tipa McPherson spredaj, zadaj pa enako rešitev kot pri limuzini 309. Enake so tudi zavore, s to razliko, da ima CTI notranje hlajene kolote.

Center proizvodnje kabrioleta je v Pininfarinovi tovarni v Grugliascu, v Milhousu izdelujejo elemente karoserije, v Sochaux pa opravijo priprave za sestavljanje. Pininfarina zagotavlja montažo kabrioleta na avtomatiziranem tekočem traku z dvema robotoma. Iz te tovarne z dnevno zmogljivostjo 50 vozil školjke prepeljejo v Milhous, kjer opravijo dokončno montažo motorja, menjalnika, vzmetenja in drugega.

Od maja 1983, ko je bila potrjena ideja, da iz peugeot 205 naredijo tudi kabriolet, pa do septembra 1985, ko je bilo vozilo pripravljeno za proizvodnjo, so opravili številne preskuse na enajstih prototipih. Peugeot bo s svojim kabrioletom zagotovo povzročil nemalo skrbi Volkswagnu, ki je takšno predelavo golfa opravil že zdavnaj in tudi zavzel polovico evropskega trga. Morda 6.700 kabrioletov, kolikor jih namestavajo narediti letos, ne bo pomembne-



Cabriolet 205 CTI

je vplivalo na evropski trg, kajti od te količine jih bodo 4000 ponudili samo francoskim ljubiteljem odprte strehe. Na domačem trgu Peugeotov CTI prihaja po talbot sambi, ki je leta 1982 začela utirati pot tej vrsti avtomobila.

Peugeot automatic je nastal iz različice s 3 in 5 vrati, opremljene z motorjem, ki ima 1580 kubikov in moč 58 kW (80 KM) pri 5600/min ob največjem navoru 130 Nm pri 2800/min. Samodejni menjalnik je tipa ZF s 4 prestavami, v bistvu enak kot pri peugeotu 305 (spremembe so minimalne). Razvili so ga skupaj strokovnjaki grupacije francoskih proizvajalcev avtomobilov PSA in firme ZF. To je tip menjalnika z rešitvami, ki poudarjajo lastnosti motorja, vpliva na ekonomično porabo ter zmanjšuje hrup in tresljaje motorja.

V resnici od nekdanj čutim odpor proti samodejnemu menjalniku, zlasti pri velikih vozilih, toda tokrat sem imel res pravo priložnost, da vsaj malo spremeni svoje razpoloženje do avtomatike.

Za planinsko cesto, kakršna se je vila pred menoj, bi si raje izbral petstopenjski menjalnik, toda ekipa Peugeota je že vedela, kaj dela. Ko sem najmehejeje, kar sem zmogel, ročico potisnil v prvo prestavo, sem nalahko dodal plin, saj sem se moral odvaditi uporabi sklopke. Če mislite, da je to po dajši vožnji z vozilom s klasičnim menjalnikom enostavno, se motite. Vseeno pa obdobje prilagajanja le ni bilo dolgo. Vključil sem tretjo prestavo, ki je bila kot nalašč za vožnjo po ovinkasti cesti. Za spreminjanje prestave je dovolj naravnost potisniti ročico, ki mehko zdrsrne v zelen položaj.

Tovarniški podatki za hitrosti s samodejnim menjalnikom so naslednji: pospeški od 0 do 100 km/h 14,2 sekunde, najvišja hitrost v tretji prestavi 166 km/h, v četrti pa 158 km/h. Kmalu mi je bilo jasno, da samodejni Peugeotov menjalnik voznika odreši večnega razmišljanja o pravilni izbiri števila vrtljajev, skrbi o pravočasnem pretikanju in natančnosti samega menjalnika. Ko se bo en-



Cabriolet 205 CTI



Peugeot 205 automatic

krat marca pojavil na trgu, bo njegova cena 68.500 frankov za različico s tremi in 69.800 frankov za različico s petimi vrati.

Tretji v seriji 205 je močnejši GTI, ki je najprej imel 105 KM pri 1580 kubikih prostornine, sedaj pa je dobil še dodatnih 10 KM. Dodatno moč so konstruktorji iztisnili že po znani metodi: boljša mešanica, spremembe na glavi ventilov (sesalne so povečali z 38,5 mm na 40,6 mm, izpušne pa z 31,5 na 33 mm), spremenili pa so tudi kote in čas odpiranja in zapiranja ventilov. Sistem Bosch 1-Jetronic je prispeval k povišanju števila vrtljajev na 6900/min (prej 6250). Sedaj je vozilo s 196 km/h za 6 km hitreje od prejšnjega modela, toda tudi porabi nekaj več: pri 90 km/h 5,9, pri 120 km/h 7,5, po mestu 9,2 litra na 100 km (s 105 KM: 5,6/7,3/8,7 litra na 100 km).

Zunanost vozila se ni spremenila, drugače pa je z notranjostjo, kjer so uporabili nekaj novih materialov. »Ni nam treba spreminjati tistega, kar je že dobro,« so nam govorili predstavniki Peugeota v Maroku. Bili so prepričani, da bo model 205, kakršen je, še dolgo držal položaj na trgu v svojih rokah. Med vožnjo z 205 GTI se ti zdi, da menjalnik zaostaja za tistim, kar zmore motor oziroma veliko hitreje doseže predpisane vrtljaje, kot to kaže učinek na cesti glede na izbrano prestavo. Dejstvo, da so njegovo vzmetenje uporabili tudi za model 309, dovolj zgovorno potrjuje, da je pravo tudi zanj in da za tiste nekaj več moči ne bi bilo treba posegati v motor. S ceno 79.900 frankov bo zanesljivo dobil veliko kupcev.

Družina peugeota 205 se je tako povečala na devet članov. Dokler jih ni bilo, je bilo marsikomu lažje. Za peugeot 309 bo pot k prodajnemu uspehu zagotovo bolj posuta s trnjem. Število ljubiteljev peugeotov je veliko, to so tisti, ki pozdravljajo vsak napor konstruktorjev, da ponudijo še več kakovosti, udobja, še varčnejše vozilo, še bolj privlačno zunanost.

Na cestah Maroka smo večkrat srečali stari peugeot 404 pick up, prenašalci z ljudmi in tovorom, tako da se mu je zadnji del vlek tako rekoč po tleh. To se nam je zdelo kot nekakšno znamenje kakovosti in v resnici nas je bolj prepričalo, kaj ta avtomobil zmore, kot pa vse naše poziranje kilometrov po maroških cestah.

MIRO LJUB NIKOLIĆ

## Tehnični podatki: 205

Motor GTI-CTI cabriolet: štiritaktni – vrstni namoččen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib 83X73 mm – gibna prostornina 1580 kubikov – kompresijsko razmerje 9,8:1 (avtomatik 9,4:1) – največja moč 83 kW (115 KM) pri 6250/min (avtomatik 58 kW (80 KM) pri 5800/min) – največji navor 131 Nm pri 4000/min (avtomatik 109 Nm pri 2800/min) – glava in blok iz lahke litine – odmična gred v glavi (zoboti jermen) – polnjenje z gorivom sistem Bosch L-Jetronic (avtomatik z dvema uplinjačema weber 36 TLC 1) – transistorški sistem vžiga – vodno hlajenje – akumulator 12 V 29 Ah, alternator 750 W-55 A.

Prenos moči: motor spredaj poganja sprednji kolesi – suha enolamelna sklopka (avtomatik hidravlični prenos) – sin-

hronizirani menjalnik s 4, 5 predstavami in samodejni menjalnik s 4 prestavami 8 prestavnica razmerja: I. 0,3023, II. 0,5312, III. 0,7353, IV. 0,9355, V. 1,1563 (avtomatik: I. 0,3598, II. 0,6340, III. 0,8679, IV. 1,1745) – platišča iz lahke litine (jeklena) 5 1/2 J 14 (5 B 13) – gume 185/60 HR 14 (165/70 SR 13).

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 3 in 5 vrat – samonosna karoserija – zračni upor 0,34 Cx (035) – prednji kolesi s posamičnimi obesami po sistemu McPherson s prečnimi vodili, vzmetne noge, zadaj posamični obesi na togi premi z vzdržalnimi vodili in blažilniki tipa diafragma – dvokrožni zavorni sistem – spredaj kolutne, zadaj bobnaste – ročna zavora mehanska z delovanjem na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo – rajdni krog 10,30 m – 3,8

zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,705 m – širina 1,572 m – višina 1,355 m (kabriolet 1,392 m) – medosna razdalja 2,420 m – kolotek spredaj 1,392 m – kolotek zadaj 1,328 m – najmanjša razdalja od tal 0,12 m – teža praznega vozila 850/935 kg (avtomatik 840 kg) – dovoljena skupna teža 1275/1265 (1275 kg) – prostornina prtljažnika 564/1200 l – brez spuščanih zadnjih sedežev 216/290 l – posoda za gorivo 50 litrov.

Zmogljivosti: največja hitrost GTI 196 km/h, kabriolet CTI 190 km/h (avtomatik 158 km/h) – pospeški od 0 do 100 km/h: 9,1 s/9,7 s (14,2 s) – poraba goriva po ECE: 6/7,8/9,2 litra na 100 km (avtomatik 5,6/7,5/8,5 litra na 100 km).