



# PEUGEOT 504

## ČA VA? HVALA DOBRO!

Tom Pleterski

»504« smo si ogledali že sredi septembra v razstavnih dvoranah tovarne na pariških Champs Elysées. Tovarni je uspelo izpeljati načrt, kljub junijskim nemirom in generalni stavki. Tako je poleg »šestic« iz tovarne Renault — s katero Peugeot tesno sodeluje — »504« glavna francoska atrakcija letošnjega pariškega salona. Privatni Peugeot in državni Renault sta si razdelila stopove v boju s privatnim Citroenom in ameriško Simco. Peugeot »504« sicer sega v enako velike žepce, kot Renault 16 TS, toda razen cene vozili ni nista ničesar skupnega, tako da bi o konkurenci težko govorili. Na mednarodnem tržišču je sicer kategorija 1800 kubikov zelo dobro zasedena, po vsej verjetnosti pa si v tovarni kaj prida ne belijo glave. Avto, ki okvirno sicer spada v zgornji srednji razred, se s svojo opremo in prostornostjo že poteguje za mesto med reprezentančnimi vozili.

Na preskusni stezi v Montlheryju nam čas ni dopuščal, da bi nastanko izmerili zmogljivosti obeh »504« — tako kot pri »404« je na voljo motor z uplinjalcem, ali »injection« z neposrednim vbrizgavanjem goriva — zato smo si na razstavnem prostoru v salonu, tako kot med vožnjo, lahko ustvarili predstavo o glavnih adutih snalcevalcu.

### Udobje gornjega razreda

Klasična limuzina s štirimi vrati ustreza sodobnemu, evropskemu okusu. Modnih okrasov skoraj ni, zato je pa na njem nekaj drugega: potlačeni nos in kratki zadek razodevata, da je pri določanju njegove tekoče, vzdolžne linije sodelovalo mojstrsko oblikovanje Italijana Pininfarina. Pozna se

mu kajpak tudi sorodstvo s starejšim bratrancem, peugeotom 204. Izvirno oblikovani so tudi žarometi. To so »injection« jedovke za nesanečeno luč, rafinirano oblikovane po linijah na čelu vozila. Med obema žarometoma stoji na preprosti maski zlasti Peugeotov lev. Pokrov motorja se sicer odpira v snapačnos smer, nasproti voznju; je pa zavarovan z zaporami, ki preprečujejo, da bi se pokrov med vožnje odprl. Po zgledu »204« je zadek dokaj nizek, srednje prostora je tudi prtljžniški prostor. Rezervno kolo je nameščeno pod prtljžnikom; na zunanji strani, poleg njega, je posoda za gorivo.

V primerjavi s »404« je karoserija štiri centimetre daljša in sedem centimetrov širša. Na zunaj ima še vedno videz sodobnega, kompaktnega evropskega avtomobila, na znotraj pa je prostorna, za kar ima nedvomno zaslug 9 centimetrov večja medosna razdalja.

Ko smo sedli za volan, nam ni bilo težko, najti najboljši položaj. Zelo dobro oblikovani in oblaženi sedeži zlezejo tudi navzdol s tem, ko jih voznik pomika nazaj. Ta harmonična rešitev je kot nalašč za dolgina, ki se za volan lahko udobno namesti, ne da bi pri tem odvel udobje zadnjim sedežem. Ko potisnejo trije pomeniki zadaj srednje naslonjalo za kolonce v naslonjač, imajo zares dovolj prostora. Posebnost za serijski avto sta v naslonjače prednjih sedežev vgrajena opornika za glavo, ki ju je moč namestiti na poljubno višino. Že kar odveč je omenjati, da je iz prednjih sedežev moč narediti ležalnike. V naslonjaču za kolonce, med prednjima sedežema, je skrit prostor za drobnjarije.

Nizek pas vozila in razsežne steklene površine zagotavljajo veliko preglednost na robove spredaj in v stran. Velika je tudi

vidljivost skozi zadnjo šipo, le pri parkiranju se zadek izmika očem. Vsa štiri vrata so oblikovana tako, da omogočajo kar najboljši vstop in izstop.

### Pestra oprema

Notranje prevleke karoserije in sedežev iz blaga in imitacije usnja so izdelane iz različnih, toda sorodnih barv — na primer iz svetlorjave in oranžno rumene barve — medtem ko so robovi oken in armaturna plošča v temni, nebleščeči prevleki. Sodi, da deluje prevleka armaturne plošče gde na ostalo opremo nekoliko ceneno. Notranjost v raznih odtenkih barv pa učinkuje nekam mladostno. Okrogli instrumenti na armaturni plošči lepo ležijo v voznikovem vidnem polju, čeprav sodimo, da bi v tovarni lahko zamenjali vrstni red in prestavili merilnik hitrosti z leve strani na sredo.

Od voznikovega okusa je odvisna presoja, če sta barva in oblika volana (široka »blazina« v sredini, ki naj bi skrbela za večjo varnost) nekaj lepega.

Kakorkoli že: notranjost peugeota 504 nudi vse in več kar lahko za avto njegove kategorije pričakujemo, tudi če začnemo stikati okoli pepelnikov, ogledal, varovalk na vratih in še kje.

Gretna in zračenja, ki mu velika večina tovarn v zadnjem času posevca posebno pozornost, seveda tudi peugeotovi inženirji niso zanemarjali in z ročicami pod armaturno ploščo je moč poljubno izbrati toploto zraka ter ga usmerjati skozi odprtine na armaturni plošči, ob straneh in pod njo. Zraka željni kupci si lahko — kot je pri peugeotu že dolgo na navado — izberejo karoserijo s pomočno streho.

## Star motor in sodobno podvozje

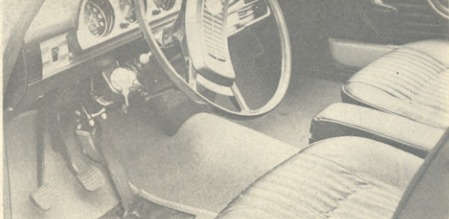
Da so se v tovarni bolj ukvarjali s karoserijo, njeno opremo in podvozjem kot pa z motorjem, pričajo štirje »povečani« valji peugeota 404 pod pokrovom — še vedno so nagnjeni za 45 stopinj v desno! Ventilci v po.kroglastih kompresijskih komorah v glavi motorja odmika stranska odmična gred. Tudi kompresijsko razmerje motorja »404« je nespremenjeno — 8,3:1. Večjo prostornino — 1796 kubikov — so dobili tako, da so pri nespremenjeni vrtni 84 milimetrov povečali gib bata s 73 na 81 milimetrov. Kljub tej tehnično neelegantni rešitvi, je motor še vedno rahlo superkvadraten in se po vsej verjetnosti tudi ni bati da bi trpela trajnost motorja. Tudi moč motorja se drži v zmernih okvirjih. Z uplinjačem — enojni solex 34 — doseže 82 KM (DIN), s Kugelfischerjevo napravo za neposredno ubrizgavanje goriva pa 97 KM (DIN), pri 5900 oziroma 5600 vrtljajih v minuti. Večjo hitrost bata — 14,85 m na sekundo pri 5500 vrtljajih v minuti — so seveda peugeotovi inženirji zaupali kvaliteti mokrih PUS, iz katerih je izdelana notranjost valjev.

Miren tek motorja, in dobro dušenje zvokov, ki izvirajo iz podvozja, prištevamo k udobnosti vožnje.

Če je tovarna z motorjem ostala na isti stopnji kot je bilo z modelom »404«, oziroma korak za sodobnim motorjem »204«, pa tega ne moremo trditi za podvozje peugeota »504«. Posamično obeseni prednji kolesi sta oprti na McPhersonove noge in prečna vodila, podobno obesam peugeota »404«; zadaj je odklenkalo togi premci, ki sta jo zamenjali posamično obeseni kolesi, oprti na diagonalne in vijačne vzmeti. Sprejaj in zadaj sta prečna stabilizatorja. Tudi ima peugeot 504 sodobno podvozje izpopolnjeno tudi s štirimi kolturnimi servozavorami in širokimi gumami 175 x 14.

## Dobra lega v Montlheryju

V 1200 kilogramov teški karoseriji se seveda motor z neposrednim ubrizgavanjem izkaže z boljšimi pospeški in po približnih meritvah potegne z mesta na 100 kilometrov na uro v 12,5 sekunde, medtem ko potrebuje motor z uplinjačem za to slabih 15 sekund. Največja hitrost, ki jo navaja tovarna, je z uplinjačem 156 km na



Siroka blazina na volanu je precej nenavadna; v tovarni so dali prednost varnosti pred lepoto.

uro in z »ubrizgavanjem« 168 km na uro. Na stezi v Montlheryju, dobro »zasedeni« s številnimi avtomobili, največje hitrosti nismo mogli kaj prida preverjati. Razlika v moči motorjev pa je očitna. Zlasti pri pospeševanju motor z neposrednim ubrizgavanjem zelo hitro potegne v zgornje območje hitrosti. Oba motorja sta zelo prožna.

Prestavna ročica, ki je na volanu, teče gladko. Tudi prva prestava je dobro sinhronizirana. Ni pa nam ugajal prevelik gib prestavne ročice, ki se v »četrti« skorajda dotika vozniških kolen. Na naši razmerna kratki vožnji nismo našli napak v delovanju pedalov in ostalih naprav za upravljanje.

Se najmanj nam je ugajal volan, ki je preveč posreden, a kljub temu ne teče dovolj lahko — vsaj za avto v tem razredu ne. Sodobno, da bi tovarna z bolj direktnim volanom, opremljenim s servo napravo, naredila bodočim kupcem vožnjo v ovinkih bolj prijetno. Seveda pa s tem ne trdimo, da peugeot 504 ni moč voditi natančno. Toliko bolj, ker se vozilu stabilnost pri velikih hitrostih zveča.

V ovinkih, tudi v ostrejših, ko smo med preskušanjem nalašč pretiravali, se je avto obnašal skorajda nevtrarno. Le volan, ki je »leseni in — bolj ko je obrnjen, težji — spravlja voznika v slabo vojo.

Tudi največji pikolevec ne bi našel na-

pake na odličnih zavorah. Zelo dobro preračunan ojačevalec zavornice omogoča da vozniku, čeprav sede prvič za volan peugeota 504, da zavorno moč z lahko pravilno odmeri. Avto sede tudi pri veliki hitrosti in ostrem zaviranju na vsa štiri kolesa in zvesto ostane v smeri.

Vzmetenje in blažilniki zagotavljajo udobno vožnjo. Ko vzmetem poide »aspas«, v hipu umirijo karoserijo.

Peugeot 504 se pomika proti višjemu razredu, toliko bolj, ker se obe izvedbi — z uplinjačem in z neposrednim ubrizgavanjem — med seboj dobro dopolnjujeta. Občutno boljše zmogljivosti »504« injections lahko zadovoljijo tudi voznika, ki hoče poleg prestižne opreme in kvalitetne zasnove podvozja tudi veselje pod pokrovom motorja za doplačilo 1500 frankov seveda. V Franciji je »504« že naprodaj, pri nas ga bodo, kot pravi zastopnik, prodajali že pomladi. Po kakšni ceni ga bodo dobili naši kupci, še ni znano. V Franciji stane z uplinjačem dobrih 13.000 frankov, kar je nekoliko manj kot najcenejša Citroenova »žaba« ID 19 de luxe.

Na stezi v Montlheryju smo preskusili oboje peugeota 504 — z vplinjačem in neposrednim ubrizgavanjem. Napis v »Injection« na zadku sicer povsem enake karoserije je edini znak boljših pospeškov in večje hitrosti.

