

SALONSKI LEV

Reprezentančna limuzina višjega razreda z bogato opremo in z »evropskim« motorjem – Mercedes, made in Francija

Zaradi hišnega znaka, ki ga vozi na nosu, je lev. Salonski lev.

Zaradi prestiža, ki ga ponuja, je mercedes. Francoski mercedes.

To pa je menda dovolj, da je peugeot 604 všeč celo ministrom.

Črki SL pomenita »super luxe« in drugačnega peugeota 604 sploh ni. Izbirate lahko med štirimi barvami in vse so kovinske. Avto, ki smo ga preskušali, se je lesketal v rjavkastem odtenku in je bil natanko takšen, v kakršnega je pred dvema letoma, takoj po uradni premieri, sedel šef francoskih ministrov Chirac in ga obdržal za sv svojega.

No, glavnega ministra je medtem že spodneslo – in čeprav je njegov naslednik monsieur Barre nadvse varčen Francoz, se največjemu peugeotu ni odrekel. To je bila prva zmaga te limuzine: oblast je navdušil bolj kot citroen CX. O tem, da je peugeot 604 boljši

od renaulta 30 TS pa tako ali tako nihče ne dvomi.

V NAGLICI NA ODER

Toda prav ta renault je bil kriv, da je peugeot 604 najprej nastopil kot prototip. Motor, ki poganja oba avtomobila, je skupno delo francoskih in švedskih (volvo 264) inženirjev; od tod ime »evropski motor«. In ker se je na začetku leta 1975 zvedelo, da so burne stavke ohromile Renaultove montažne trakove, je Peugeot brž izkoristil priložnost in na sredo ženevskega salona v zadnjem trenutku vrgel svoj adut – češ: kar bo, pa bo!

Uspejo je: tedanjega protitipa potlej niso več spreminjali.

Nekateri mu očitajo, da je zadaj grši kot spredaj. Morda je Pinarina, honorarni Peugeotov stilist, zadnje dni res preveč hitel, ampak verjetneje so v Sochaux nalašč hoteli ravno takšen avto.

Peugeot 604 je logična in najvišja stopnica Peugeotovega programa. Nekakšna elita torej, ki naj učinkuje resno, elegantno, državniško! In zato je klasične oblike.

Navzven privlači s skladnostjo: z mehko zaobljenim prednjim pokrovom, s široko masko in z oglatimi žarometi na nosu, z ravnimi bokmi in z oglatim zadkom. Odbijači so

po zadnji modi: robati, da obvarujejo ploščevino – do hitrosti 5 km na uro.

Štiri široka vrata poskrbijo za udobno vstopanje. In šipe so zasenčene: proti premočnemu soncu in za večjo intimnost tistih, ki se vozijo v dnevni sobi na kolesih. Peugeot 604 je zelo prostoren. Ministrom je všeč, ker ne mečka hlač. Hočem reči, da se na zadnji klopi odlično sedi.

Naslonjalo je podaljšano v blazinasta opornika za glavi, do stropa je še daleč. Vsi sedeži so prevlečeni z odlično imitacijo, ki celo diši po usnju. Zaradi debelih in nežnih preprog te vsakič zamika, da bi si najprej očistil čevlje.





Toda med testom sem predvsem voznik, ki ga gosposko počutje sopotnikov bolj malo gane. In vozniki sedež v peugeotu 604 ne zasluži hvale. Resda ga je moč naravnati po višini; resda odlično oprime telo; resda je zraven avtomatski varnostni pas, ki se pogreze v stranski opornik. Toda prostor za noge je prekratek, obroč volana pa nerazumljivo visok. Da bi bil lahko nastavljen, se pri Peugeotu niso spomnili. Na prednjih sedežih sta toga tudi opornika za glavi. Kot da imamo vsi na vsem svetu enako dolge vratove! Torej: ministre naj vozijo pritlikavi šoferji!

Lepša plat voznikovega delovnega prostora je armaturna plošča z dvema velikima merilkoma hitrosti in vrtljajev motorja, z uro in s kopicico kontrolnih lučk. Ob volanu sta kombinirani ročici – desna za utripalke in trobljo, leva, že malce zastarelo zamišljena – pa vklopila luči, brisalnike in električno napravo za pranje prednje šipe.

Posebej pohvalimo ogrevanje in zračenje, ki ju je moč zelo natančno nastavljati, toda šele potem, ko ste skrbno proučili navodila v tovarniški knjižici.

Vsa oprema, ki jo je imel testni avto, je serijska in sodi v osnovno ceno. K doplačilu sodita le samodejni menjalnik (znamke General Motors) in klimatska naprava, ki jo ravna občutljiv termostat. Mi smo si v vročini pomagali s pomočnico streho, ki ji očitamo eno samo



napako: da po pranju pušča vodo.

Pomočno streho in vse štiri stranske šipe pomika elektrika po ukazu gumbov. Potniki na zadnji klopi imajo »svoji« stikali, voznik lahko odpira vsa

KAJ PRAVI ONA?

Hvali obliko, barvo in opremo. Všeč ji je, da opravi večidel s pritiskanjem na gumbe. Navdušena je nad velikim priljažnikom in nad rezervnim kolesom, ki je nameščen ob strani in lično pokrit. Ne mara pa volana, ker komaj vidi čezenj. Zlahka parkira, ker vidi vse štiri vogale, navdušena je nad močnimi žarometi; ne spregleda pa, da je ta, največji in najdražji peugeot, v podrobnostih precej malomarno sestavljen.

štiri okna; s petim gumbom zaklene zadnji šipi – zoper otroško igrčkanje.

Toda: pri hitrosti, večji od 100 km na uro, šip ni več moč zapreti. In nad 120 km na uro se zunanje vzvratno ogledalo zmakne. Le brisalnika, ki se pregibata po Mercedesovem receptu (najprej sta tesno skupaj, potem se široko razmakneta) vzdržita tudi najmočnejši zračni piš.

Če elektrika zataji, je v predalu plastična ročica za ročno odpiranje strehe in šip. In prepričani smo, da bodo tudi pri Peugeotu kmalu »iznašli« uro, ki ga bo moč naravnati brez odpiranja okna.

FRANCOSKO-ŠVEDSKI SESTVALJNIK

Prestavna ročica je pripravna, ampak pre malo natančna. V vzvratno prestavo ne gre

brez »piljenja robnikov« – v menjalniku vsakič zaškrtal!

Čeprav je šestvaljnik, je zgrajen kot osemvaljnik: V obliki, z devetdesetstopinjskim razmakom. To je nenavado, dokler ne vemo, da so inženirji načrtovali najprej osemvaljnik, pa so ga potem, sredi dela, »skrajšali«. Prevelik kot med dvema vrstama valjev so skušali ublažiti z ločenima vžigoma, ki ju ravnata dva vžigalni tuljavi, in tako obdržali možnost, da bodo načrte o večjem motorju še kdaj uresničili. Za ostalo zasnovno motorja ni ugovorov: v vsaki glavi je po ena odmična gred, ki ju pogonljata verigi. Polnjenje opravljata dva uplinjača: enojni do približno 2500/2500 vrtljajev in dvojni do približno 2000 vrtljajev v minuti.

Motor je poprečno prožen, toda v najnižjem območju vrtljajev pre malo močan. Šele, ko se kazalec na merilniku dvigne nad številko 2000, zadiba z zdravo sapo. Potem uglajeno steče in – za limuzino tega razreda – dovolj živahno pospešuje. Da je peugeot 604 ministrski avto, opazimo spet na bencinski črpalki: med testom smo izračunali poprečno porabo 15,5 litra super bencina na 100 km, in čeprav bi bil motor ob zmernejši vožnji manj žejen, je to še zmerja ugledno velik izdatek. Ko smo že pri stroških, omenimo še zavarovalnino: kdor bo izbral polni kasko, bo zvedel, kaj je višji avtomobilski razred – v domači garaži!



Motor (šestvaljni, V 90°, 2664 kubikov), kakršen je v peugeotu 604 SL, poganja je peugeot 504 V 6 (kupa in kabriolet), renault 30 TS in volvo 264.

Zadnji vijaini vzmeti sta podprti z močnima vzdolžnima vodiloma, diferencial je spet s karoserijo, da so nevzmetene mase manjše. Peugeot je enako udoben na dobrih in slabih cestah. Gumasti elementi med podvozjem in karoserijo blažijo ostanke tresljajev. To je limuzina, ne dirkalnik. Vseeno se izkaže tudi med hitro vožnjo: na ravnem odlično drži smer; vjugaem je kos, dokler voznik zares ne pretirava. Po tem spodnja zadek, ki ga je z neposrednim volanom lahko loviti – toda šele, ko se voznik

Cena: 34.530 FF in 225.828 dinarjev
Osnova za izraženo – rep. in obč. davka: 196.449 dinarjev

Zavarovanje: obvezno: 1466 din kasno brez franšize: 29.317 din

kasko s franšizo 4000 din: 7315 din
Cestnina: 2500 din
Proizvajalec: Automobiles Peugeot, Sochaux, Francija

Generalni zastopnik in prodajalec: Tehnoservis, Beograd, Branikova 13-15; podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Sarajevu, Skopju in Reki

privadi, da je zaradi servo naprave »stik« s cestiščem malce slabši in zahteva več voznikovega občutka.

Peugeot 604 je namenjen poltonski obremenitvi in je z velikim prtljžnikom s 70-litrsko posodo za gorivo ter s prostorno notranjostjo zelo udobna potovalna limuzina. Po ceni, zmogljivostih in opremitvi na isto startno črto kot šestvaljni beemveji in mercedesi, najdražje Fordove granade, volvo 264 GL in opela commodore in admiral. Ze to, da vozi vstřic z mercedesi, mu daje lepe možnosti na trgu. Tudi na našem.

MARTIN ČESENJ
foto: **MARJAN ZAPLATIL**



Notranje mere (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kromolih spredaj 150, zadaj 148; širina prednjega sedeža 58, zadnje klopi 139; notranja dolžina od armaturne proše do zadnjega naslonjala prihi: 170; pomik prednjega sedeža 14; odprtina vrta (všv. x šir. x spredaj; 90 x 89, zadaj 90 x 75; uporabna prostornina prtljžnika 460 cm³.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiriklatni – V 90° – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vršina in gub 88 x 73 mm – gibna prostornina 2664 kubikov – kompresija 8,8 : 1 – največja moč 136 KM (100 kW) – DIN pri 5750/min – litrska moč 51 KM (37,5 kW) na liter – največji navor 21,1 kpm (207 Nm) – DIN pri 3500/min – ročična gred v 4. letah – 2 odmerni gredi v glavah (vešica) – blok in glava iz lahke litine – viseči ventili – enojni padočni uplinjač solex in dvojni padočni uplinjač solex – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in mehanskim ventilatorjem (z drano sklopko) – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 750 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolec – enokolovna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmera: 3,457; 2,061; 1,407; 1,0; vzvratna 3,49 – diferencial s hipoidnim ozobljenjem, prestava 3,7 : 1 (19:37)

Kolesa: platilci 5 1/2 x 14, jeklena predna – gume 175 HR 14 (michelin XAG) – pritisk spredaj 1,8, zadaj 2,1 bara

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosa karoserija – posamično obtežna vsa štiri kolesa – spredaj vzmetni nogi, prednja vodila, vzdolžna opora, stabilizator – zadaj trikotna poševna vodila, vzmetni nogi, stabilizator

Zavore: kolovne na vseh štirih kolesih – dvokrožni sistem – servo – omejevalnik moči – mehanska ročna zavora na zadnji kolec, ročica med sedežema

Volan: prenos z zobato letjivo – servo – varnostni drog – prestava 17 : 1 – radnji krog 11,2 m – 3,4 zavrtjaja od ene do druge skrajne točke

Oprema: dvostopenjski brisalnik s hitrim vklopom – električna brizgalca za prednjo šipo – luči za zvratno vožnjo – ogrevana zadnja šipa – zunanje vzvratno ogledalo – varnostne utripalke – oporniki za glavo – avtomatska varnostna pasovca – oblažljen volan – šipe in pomično notrno ravna električna – halogenski žarniči – servovolan trinitacija urica na sedežih – prepogre

Mere in teže: dolžina 4,721 m – širina 1,770 m – višina 1,430 m – medosna razdalja 2,800 m – kolotnik spredaj 1,496 m, zadaj 1,430 m – najmanjša razdalja od tla 0,13 m – prostornina prtljžnika 900 liter – teža praznega vozila

1455 kg – dovoljena obtežba 505 kg – dovoljena skupna teža 1960 kg – dovoljena teža priklopa brez zavore 725 kg, za gorivo 1500 kg

Vzdrževanje: posoda za zavrivo 70 litrov – kartar s filtrom) 6 litrov (menjava na 5000 km) – menjalnik 1,55 litra (menjava na 10.000 km) – diferencial 1,55 litra (menjava na 15.000 km) – hidraulični sistem z greznicem 16,3 litra

Zmogljivosti: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000/rev 213 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 10,7 kg/KM(14,5 kg/KW), polno vozilo 14,4 kg/KM (19,6 kg/KW) – največja hitrost: 182 km na uro (lovarna) – pospešek z mesta do 100 km na uro: 10,8 s (lovarna) – normna poraba goriva po DIN: 12,1 litra super benzina na 100 km

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 12.500 km. Meritve z dvema osebitama in a polno posodo goriva:
Najvišja hitrost: 183 km na uro (zalet 3 km, poroče štiri meritve)

Pospeški:	
0- 40 km na uro:	2,7 s
0- 60 km na uro:	4,8 s
0- 80 km na uro:	7,5 s
0- 100 km na uro:	10,9 s
0- 120 km na uro:	15,7 s
0- 140 km na uro:	21,8 s
0- 160 km na uro:	34,1 s

400 m brez zaleta: 18,3 s (končna hitrost 130 km na uro)

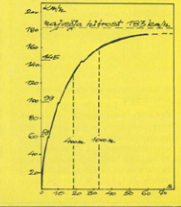
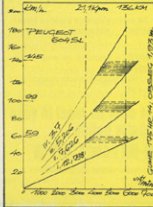
1000 m brez zaleta: 32,8 s (končna hitrost 158 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 36,1 s (končna hitrost 148 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km):
Na navadnih cestah 12,5 (zmerno, do 100 km na uro), oziroma 10,8 (ostro voljna) na avtomobilski cesti 14,5 (poročje 130 km na uro) oziroma 17,2 (poročje 170 km na uro) v mestu: 13,2 do 17,6
Povprečna poraba na testu: 15,5 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna
Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na 80, resnična hitrost 59 km/h; kazalec na 100, resnična hitrost 98 km/h

Motor peugeotu 604 zahteva za gladko splevanje vsaj 1800 vrtnjajev, kar je za sodben šestvaljni v limuzini tega avtomobilskega razreda vsaj normalno. Pozneje se odloži z mirnim, tihim in dovolj ugaljenim tekom, z ugodnimi pospeški, a splošno prožnostjo in z zadovoljivo največjo hitrostjo. Največjo hitrost doseže v območju največje moči in je lahko dolgotrajna. Med meritvami pospeškov smo preiskali pri 6500/min (pri računskih hitrostih 80, 90 in 145 km na uro, ne da bi pri tem segli po celotni rezervi moči, v sili bi motor zmogel tudi 6800 do 7000/min.



UDOBJE Z NAJBOLJŠO OCENO

Res je: izbirčne bi lahko zahteval hidropnevmatiko, kakršno ponujajo citroeni in najdražji mercedesi. Toda limuzini klasične oblike so prišleli klasično podvozje, ker je dobro staro vzmetenje trpežnejše in, ko ga že imaš, cenejše.

HVALIMO

- odlična vzmetenje in zvočna izolacija
- prostornost
- dovolj zmogljiv motor
- bogata oprema
- halogenski žarniči
- učinkoviti brisalnik
- hlajenje, zračenje
- reprezentančna oblika

GRAJAMO

- neustrezne razdalje vozniki sedež – pedali
- volan
- nenatančna prestavna ročica
- nenastavljiva opornika za glavi (spredaj)
- pomična straha pušča
- motor je pod 2000 o/min prešibak
- nenatančna končna izdelava