



Redko se nam ponudi priložnost preizkusiti popolnoma preurejeno vozilo francoske izdelave, in sicer vozilo s preurejenim motorjem in karoserijo. Znano pa je, da se je firma Autobleu že na zadnjem pariškem avtomobilskem salonu odločila preurediti peugeot 204 cabriolet. Te Peugeotove izvedbe nismo testirali kot serijsko vozilo z dodatki, temveč v celoti kot novo vozilo oziroma kot nekakšen prototip. Natančno smo ugotovili največjo hitrost, pospeške in porabo goriva.

Sveđa Autobleu spreminja oziroma izpopolnjuje vse izvedbe modela Peugeot 204, toda kljub temu, da je moč motorja GT autobleu za vse izvedbe enaka, je največja hitrost vendarle odvisna od oblike karoserije. Motor ima v primerjavi s serijskim modelom izboljšano šobo z vertikalnim dvojnimi uplinjačem Weber 40 DCN, specialni filter za zrak ter jekleno izpušno cev, ki se na koncu razdeli na dva dela. Med testiranjem smo ugotovili, da je največja moč motorja 70 KM (DIN) pri 6.500 vrtljajih v minuti, kar je 17 KM več kot pri serijskem modelu.

Kupe autobleu GT smo preizkusili na dirkališčni stezi v Montlheryju. Ze tretji krog smo prevozili v 58 sekundah, kar pomeni realno hitrost 158 km na uro. Za primerjavo s serijskim kupejem 204, to je z modelom, ki se po voznih lastnostih je najbolj približuje izvedbi autobleu 204 GT, smo dosegli hitrost 143,7 km na uro. Razlika v največji hitrosti torej znaša skoraj 15 km na uro. Mislimo, da so rezultati z autobleu izvedbo modela 204 berline precej podobni, saj bi ta izvedba po našem mnenju z autobleu spreobleskom dosegla najvišjo hitrost 155 km na uro. Pri merjenju pospeškov smo s kupejem GT dosegli naslednje rezultate: 400 m brez zaleta smo prevozili v 19 sekundah, kilometer pa točno v 39 sekundah. Rezultati za serijski kupe so: 20,8 in 39,4 sekunde. Elastičnost motorja smo preizkusili tako, da smo registrirali čase ob začetni hitrosti 40 km na uro, in sicer v četrti prestavi. 400 m smo dosegli v 21,2 sekunde, kilometer pa v 39,8 sekunde, kar pomeni izgubo v primerjavi pospeškov med preizkušeno izvedbo in serijskim modelom. Zdi se nam, da je edina senčna stran preurejenega serijskega modela ravno določeno pomanjkanje moči pri nižjem šte-

vilu obratov. Motor namreč do 2.500 vrtljajev v minuti precej s težavo pospešuje, zaradi česar je treba prestavljati v nižjo prestavo. Zato pa je vožnja na cesti s kupejem GT zelo privlačna, saj motor z lahkoto doseže 7.000 vrtljajev v minuti. Lahko ga torej ocenimo ne samo kot hitro, ampak tudi kot nervozno vozilo, seveda pod pogojem, da menjalnik ne povča. S tem da ima izboljšane vozne lastnosti, je poraba goriva seveda malo večja. Pri zelo zahtevni vožnji smo izmerili porabo 13,4 litra na 100km. Nasprotno pa smo ugotovili, da je poraba pri konstantni vožnji s četrto enako kot pri serijskem modelu. Večja je torej pri nižjih vrtljajih in pa seveda pri največji hitrosti (maksimalno 154 l).

Za vozilke, ki so vajeni peugeota 204, kupe GT ne skriva nobenih posebnih pre-

senečenj. Po ravnih odsekih na dobri cesti se vozilo z lahkoto drži vozne poti. Le na ovinkih se je treba paziti pred vseh precej sunkovitimi reakcijami, preden se vozilo prilagodi spremembi smeri. Ker 204 nima vgrajenega stabilizatorja, pogonska kolesa povprečno prijemajo. Ob startu kupe GT zaradi znatno večje moči rad skakopje še celo na suhem cestišču. Autobleu bo sukalo odpraviti to napako s širšimi kolesnimi obroči, na katerih naj bi pnevmatike peugeota »break format« 145 nadomestile običajne (135). Prestavna razmerja so tudi na tej izvedbi dobra, čeprav se nam je druga zdelo vseh malo prekratka. Prestavna ročica kupeja GT je italijanskega izvora (Nardi) in je zelo primerja za športno vožnjo. Kljub malce ne navadni obliki ročica dobro »sleže« v roki in prestavljanje ne povzroča nobenih preglavic. Edina slaba stran te prestavne ročice je zelo visoka cena (600 FF).

Po vseh preizkusih lahko rečemo, da afriziranje motorja peugeot 204 kupe daje rezultate, ki popolnoma ustrezajo navedbam proizvajalca. Vsa preureditev pa je malo predraga, saj je, recimo, uplinjač Weber eden najdražjih iz asortimenta te italijanske tvrdice.

Kakorkoli že, ljubitelji športne vožnje bodo gotovo navdušeni nad lastnostmi »preurejenega« peugeota 204 kupe, saj bodo odslej enakovredni na cesti marsikateremu ugodnemu športnemu avtomobilu.

Krivulja porabe ob konstantni vožnji v četrti prestavi je dala naslednje rezultate: 6,5 l pri hitrosti 40 km na uro, 6,4 l pri 60 km na uro, 6,9 l pri 80 km na uro, 8,3 l pri 100 km na uro, 8,5 l pri 120 km na uro, 13,1 l pri 140 km na uro in 15,4 l pri 156 km na uro.

ALFA ROMEO GIULIA GTV

(Motor, Milano)

Giulia GTV je izšla iz vrste vozil »gran turismo« z izboljšanimi lastnostmi in je precej nad srednjim razredom. Odlični pospeški in največja hitrost 185 km/h bodo zlahka zadovoljili še tako zahtevnega kupca. K lepemu zunanemu videzu moramo priložiti še dobre zavore in to, da vozilo odlično »sedi« na cestišču. Giulia GTV je vse preskuse prestala z odliko.

Udobje: prednja sedeža sta udobna in lepo zaobljena, naslonila pa je moč — vsaj deloma — naravnati v zaželeno lego. Prostora za potnike je dovolj; seveda sta zadnja sedeža v bistvu klapan za dva in gotovo precej neudobna, razen če pomaknemo prednja sedeža naprej. Prtljajnik je dovolj prostoren, vzmetenje je dobro, le sedeži so morda za spoznanje pretirni.

Upravljanje: voznik je na sedežu rahlo zleknjen, kar je primerno predvsem za vožnjo po odprti cesti, manj pa za mestni promet. Razporeditev instrumentov na plošči je odlična, ročica menjalnika, priročna, pedala so dobro razporejena, volan je razmeroma majhen, tako da ne tiči voznika v kolena, razen če sedanj in pomaknjen pretirano naprej. Pomanjkljiv je položaj ročne zavore, ki je preveč zadaj,

Instrumenti: popolni in lahko pregledni: merilec obratov, hitrosti, kilometriški merilec (tudi dnevni), termometer za vodo in olje, merilec goriva, stikala za dolge in kratke žaromete, kontrola pritiska olja, ventilator za hlajenje, ogrevanje.

Motor: štirivaljni motor s prostornino 1600 kubikov zasluži vso pohvalo, je močan in elastičen in brez težav prenese tudi pretirane zahteve. Uplinjač so odlični. Še podatek: 125 KM/SAE pri 6000 vrtljajih na minuto.

Legla na cesti: vozilo je zelo stabilno in ga tudi pri veliki hitrosti ne zanaša, zelo varno je tudi pri hitri vožnji v ovinkih; malenkostno zanašanje prednjega dela lahko v takih primerih uravnava s plinom. Tudi močnega vetra v bok vozilo skoraj ne občuti.

Pospeški km/h sek	Start s hitrostjo 40 km/h						
	I	II	III	IV	V		
0-20 0,9	40-60	—	2,1	3,3	5,0	8,3	
0-40 1,9	40-80	—	4,6	6,1	8,8	14,3	
0-60 4,4	40-100	—	—	9,4	13,8	20,7	
0-80 6,8	40-120	—	—	—	13,6	19,4	28,8
0-100 10,3	40-140	—	—	—	—	25,1	38,8
0-120 15,0	40-160	—	—	—	—	—	46,4
0-140 20,1							
0-160 30,5							

Kilometer brez zaleta 31,9 sek.

Kilometer s startom pri hitrosti 40 km/h in v peti 39,2 sek.

Hitrosti: največja hitrost GTV je 188,5 km/h. Zaradi pete prestave ima vozilo potovalno hitrost 160 km/h. Meje spodnjih prestav so: 50 km/h v prvi; 80 km/h v drugi; 120 km/h v tretji; 160 km/h v četrti. Meje lahko pomaknemo navzgor, če izrabimo še »rezervne vrtljaje«.

Kilometer z zaletom (največja hitrost): v 19,1 sek. 188,5 km/h.

Največje hitrosti

I	II	III	IV	V
50	80	120	160	188

Zavore: močne, enakomerno prijemljejo, se ne pregrejejo tudi pri zelo grobem zaviranju. Na zavore je treba pritisniti malce trdo, vendar pa je mogoče zaradi tega lepo stopnjevati pritisk pri večjih hitrostih. S servo zavoro je zaviranje boljše pri manjših in srednjih hitrostih.

Zaviranje na suhi cesti

km/h	metri
40	10,5
60	19,0
80	35,5
100	68,0
120	119,0
140	154,0
160	192,0

Sklopka: Na začetku je precej mehka, potem pa skoraj prehitro prime in zato ni posebno primerna za vožnjo po mestu.

Menjalnik: ročica je mehka, menjavanje hitro, odlična je sinhronizacija, lega ročice je dognana.

Volan: manjši, precej neposreden, zlahka ga vrtimo tudi pri manjših hitrostih, pri slabem stiku s cestiščem ali pri večjih hitrostih pa se nerad vrne v prvotni položaj.

Poraba goriva: precej je odvisno od voznikove izurjenosti; uplinjači in motor postanejo »šejniki« pri 4500 vrtljajih. Pri vožnji po mestnih ulicah porabi vozilo 5,5 do 9 litrov bencina »super« za kilometer vožnje. Na odprtih cestah niha potrošnja goriva med 7 do 12 litrov za kilometer, nasploh pa se da trditi, da poraba bencina do hitrosti 120 km/h ni pretirana za vozilo take vrste.

Poraba goriva pri enakomerni hitrosti

km/h	litri 100km
40	5,2
60	6,2
80	7,4
100	8,9
120	9,2
140	12,5
160	14,9



IZPOSOJENI TESTI