

---

## Spis treści

---

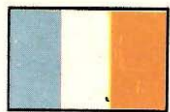
	Od Autora	7
	Motoryzacja francuska	9
<b>ALPINE</b>		<b>27</b>
	Alpine Renault A-310	28
<b>CHRYSLER-FRANCE</b>		<b>33</b>
	Chrysler-France 160, 180 i 2 L	34
	Chrysler Horizon	38
<b>CITROËN</b>		<b>45</b>
	Citroën 2CV	46
	Citroën DS	54
	Citroën Dyane	59
	Citroën Ami 8	65
	Citroën GS	69
	Citroën CX	73
	Citroën LN	78
	Citroën Visa	83
	Citroën BX	90
<b>MATRA</b>		<b>97</b>
	Matra-Simca Bagheera	98
<b>PEUGEOT</b>		<b>105</b>
	Peugeot 404	107
	Peugeot 204	111

Peugeot 504	116
Peugeot 104	121
Peugeot 604	126
Peugeot 305	132
Peugeot 205	136
<b>RENAULT</b>	<b>143</b>
<hr/>	
Renault 4	144
Renault 8	149
Renault 16	153
Renault 12	159
Renault 5	163
Renault 20	168
Renault 14	173
Renault 18	177
Renault Fuego	181
Renault 9	185
<b>SIMCA</b>	<b>191</b>
<hr/>	
Simca 1301/1501	193
Simca 1100	198
Simca 1307/1308	203
<b>TALBOT</b>	<b>209</b>
<hr/>	
Talbot Solara	210
Talbot Samba	215
Literatura	222
Źródła ilustracji	223

POZNAJEMY SAMOCHODY OSOBOWE ŚWIATA

ZDZISŁAW PODBIELSKI

**POJAZDY**



# FRANCUSKIE

*Wydawnictwa Komunikacji i Łączności*



# Peugeot

---



---

Rodzina, której nazwisko nosi firma, pochodzi z XVIII w. Na początku XIX w. istniały już zakłady mechaniczne założone przez rodzinę Peugeotów w miejscowości Herimoncourt, natomiast dwaj bracia stryjeczni Armand i Eugéne w nowej firmie „Les Fils de Peugeot Frères”, czyli „Synowie braci Peugeot”, rozpoczęli w 1885 r. produkcję rowerów.

Pierwszy samochód Peugeot wyposażony w silnik parowy skonstruowany przez Leona Serpolleta powstał w 1889, a od 1891 r. rozpoczęto budowę samochodów z silnikami benzynowymi Daimlera.

W 1912 r. powstała nowa fabryka w Sochaux, która rok później rozpoczęła produkcję słynnego, małego samochodu o nazwie Bébé (dzidziuś). Samochód ten skonstruował dla Peugeota Ettore Bugatti. Po zaprzestaniu produkcji Bébé, koncepcja konstrukcyjna tego wozu stosowana była po I wojnie światowej. Od 1921 do 1931 r. wytwarzano bowiem małe samochody o nazwie Quadrilette, łącznie wyprodukowano ponad 94 tysiące egzemplarzy tych pojazdów.

Firma Peugeot od 1929 r. oznacza swoje pojazdy trzycyfrową liczbą z zerem w środku. Przyczyniła się do spopularyzowania silnika wysokoprężnego, jako źródła napędu samochodów osobowych. Silnik taki otrzymał w 1959 r. produkowany seryjnie Peugeot 403, w 1963 r. – Peugeot 404, a w 1967 r. rozpoczęto seryjną produkcję najmniejszego wówczas silnika Diesla stosowanego do napędu samochodu – model 204. Samochody marki Peugeot nazywano francuskimi Mercedesami. Sprawdzianem niezawodności pojazdów tej firmy była największa ilość zwycięstw w najtrudniejszym rajdzie świata, afrykańskim „Safari”.

Wytwórnia Peugeot jest pierwszą firmą francuską, która zastosowała w seryjnym samochodzie (model – 204) przedni układ napędowy z silnikiem ustawionym poprzecznie.

Obecnie Peugeot tworzy wraz z Citroënem i Talbotem drugi po Renault, największy koncern samochodowy we Francji.

---

---

## Peugeot 205

---

Najbardziej oryginalnymi konstrukcjami wśród samochodów produkowanych we Francji są wozy Citroëna. Natomiast firma Peugeot znana była z produkcji samochodów wyróżniających się solidnością wykonania i z rozważą opracowanych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Peugeot ostrożnie przyjmował najnowsze tendencje w budowie samochodów. Nazywano wozy Peugeota „francuskimi Mercedesami”. Od tamtej pory nawet u Mercedesa zaszła zmiany, dlatego trudno się dziwić, że lew – symbol firmy Peugeot, pokazał pazury.

Prezentacja nowego samochodu oznaczonego 205 odbyła się w lutym 1983 r. Przygotowywano produkcję nowego pojazdu długo. Prace nad tym pojazdem oznaczonym roboczo M24 prowadzono od 1977 r. Wydano około 1,2 miliarda franków, połowę tej sumy przeznaczono na inwestycje technologiczne w nowoczesnym zakładzie, mieszczącym się w Mulhouse. Druga połowa kosztów, to prace konstrukcyjne i badawcze. Przy opracowywaniu nowego Peugeota wykorzystano doświadczenia zdobyte z prac nad konstrukcją eksperymentalnego tzw. ekonomicznego samochodu – Peugeot VERA.

Wykorzystano przede wszystkim doświadczenia z konstrukcji zawieszenia tylnego i



Samochód Peugeot 205 ma pochyloną do przodu maskę silnika, pomiędzy dużymi reflektorami znajdują się trzy poziome żebra kierujące wlot powietrza do przedziału silnika

nadwozia. Ten drugi, bardzo ważny zespół samochodu opracowano przy wydatnej pomocy specjalistycznej firmy włoskiej Pininfarina. Włoscy styliści potrafią opracowywać nie tylko ładne nadwozia, ale również uwzględniać aerodynamikę bryły nadwozia. Pod względem aerodynamicznym Peugeot 205 dorównuje swoim konkurentom, legitymuje się współczynnikiem  $C_x = 0,35$ ; dla porównania Fiat Uno ma  $C_x = 0,34$ , a Opel Corsa – 0,36. Patrząc na Peugeota 205 od razu dostrzegamy nisko pochyloną maskę silnika. Jest to bardzo korzystne ukształtowanie nadwozia; poza tym na zmniejszenie oporów powietrza wpływa kształt pochylonej przedniej ściany z wkomponowanym – mało odstającym zderzakiem, pod którym znajduje się spoiler osłaniający spód pojazdu i zapobiegający przed zawirowaniami przepływającego dołem powietrza. Dostrzec można również, że trzy poziome żebra pomiędzy reflektorami przednimi, kierujące wlot powietrza do przedziału silnika wzorowane są na podobnych rozwiązaniach stosowanych wcześniej w samochodach marki Ford. Wlot powietrza do chłodnicy znajduje się również pod zderzakiem przednim. Bardzo korzystnie pod względem aerodynamicznym ukształtowane są boczne ściany nadwozia modelu 205, włącznie z przejściem w „płaszczyznę” dachu – tradycyjne rynienki do spływu wody zostały zastąpione odpowiednim ukształtowaniem dachu. Na kołach zakładane są seryjnie osłony aerodynamiczne.

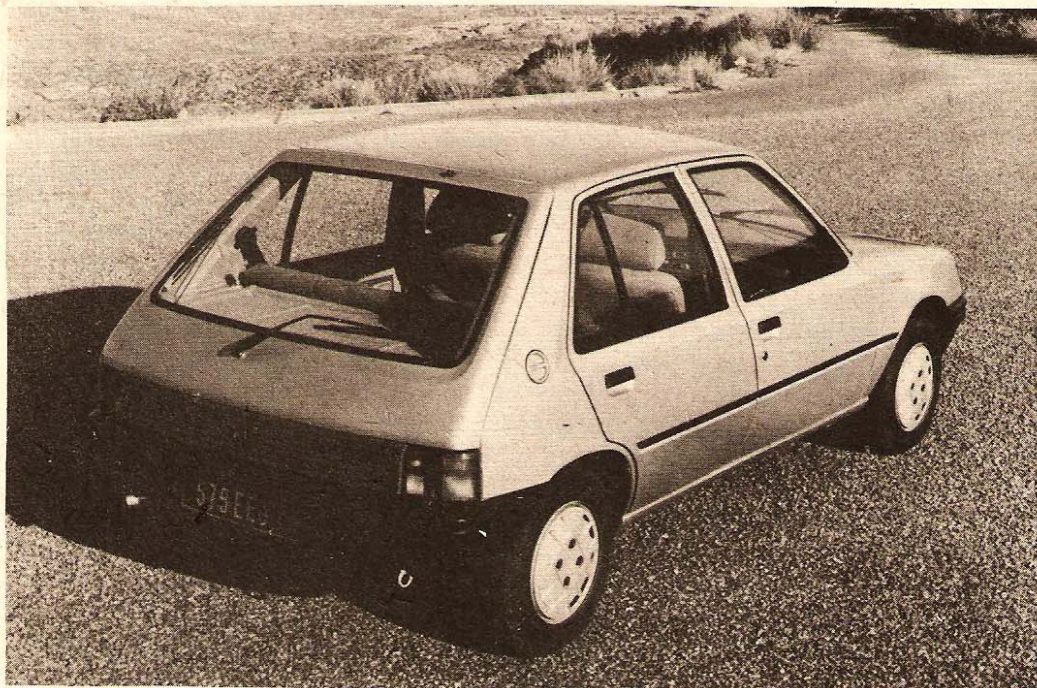
Nadwozie wykonane jest z blach o różnej grubości, od 0,7 do 3 mm. Zróżnicowanie grubości blachy wynika z doświadczeń uzyskanych przy budowie wspomnianego, eksperymentalnego wozu VERA.

Nadwozie współczesnego samochodu jest konstrukcją samonośną, musi mieć zdolność przenoszenia różnych obciążeń, musi skutecznie chronić jadących w razie wypadku, a przy tym powinno być lekkie. Zadania te spełnia nadwozie Peugeota 205. Przez odpowiednie ukształtowanie blach uzyskano sztywność i wytrzymałość nadwozia.

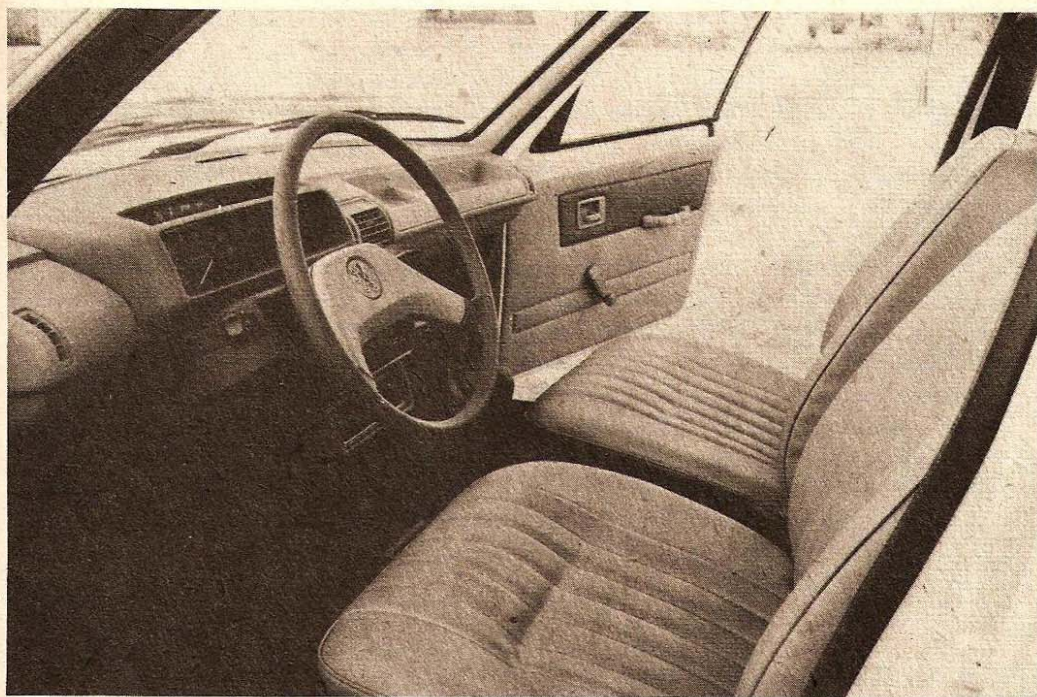
Zwłaszcza jego przednia część spełnia ważną funkcję – ma stopniowaną sztywność, celem zmniejszenia skutków zderzenia, a jednocześnie przenosi obciążenia wynikające z mocowania przedniego układu napędowego. Również ważnym elementem nośnym nadwozia jest podłoga, do której mocowane są słupki dachu o dużej sztywności. Nadwozie (bez wyposażenia) samochodu 205 ma masę 194 kg, to niewiele w stosunku do masy własnej pojazdu. Zmniejszenie masy nadwozia było możliwe właśnie przez odpowiednie ukształtowanie blach, a przy tym zdołano zmniejszyć liczbę drogich głęboko tłoczonych elementów, które w sumie ważą zaledwie 8 kg.

Do szkieletu nośnego nadwozia mocowane są śrubami, a więc łatwe są do demontażu – przednie błotniki, pokrywa (maska) komory silnika, boczne drzwi oraz tylna ściana, która jest faktycznie tylnymi drzwiami.

Wprowadzając do produkcji Peugeota 205, wprowadzono na rynek nie jeden model, lecz całą gamę pojazdów, na którą składają się: cztery wersje silników (o poj. skokowej 954, 1124 i 1360 cm<sup>3</sup> – ten ostatni w dwóch wersjach mocy) i pięć wersji wyposażenia nadwozia. Wersje te oznaczone są: 205 (wersja nazywana standard), 205 GL, 205 GR, 205 SR i 205 GT. Silniki mają wspólne cechy konstrukcyjne. Ustawione są poprzecznie z przodu, mają głowice i bloki cylindrowe wykonane ze stopów lekkich, wał korbowy podparty jest w 5 łożyskach i napędza za pośrednictwem łańcucha wałek rozrządu umieszczony w głowicy. Wszystkie silniki mają tranzystorowy, bezstykowy układ zapłonowy. Dalsze wspólne cechy dotyczą układu przeniesienia napędu. Skrzynia biegów i przekładnia główna znajdują się we wspólnej obudowie – wspólne jest również



Tylna ściana nadwozia Peugeota 205 jest lekko zaokrąglona, dach jest tak ukształtowany, że można było zrezygnować z tradycyjnych rynienek do spływu wody



Wnętrze nadwozia samochodu wykonane jest przy szerokim zastosowaniu tworzyw sztucznych

smarowanie. Zespoły te umieszczono poniżej osi wału korbowego. Aby układ napędowy nie był wysoki, silnik pochylony jest pod dużym kątem – 72° do tyłu. Tak znaczne pochylenie silnika umożliwiło nisko poprowadzenie przedniej linii nadwozia.

Jednostki napędowe stosowane w samochodzie Peugeot 205 znane są z wcześniej wytwarzanych pojazdów, np. znajdującego się już ponad 10 lat w produkcji Peugeota 104. Dynamika nowego Peugeota 205 oraz zużycie paliwa zależne są od zastosowanego silnika. Pojazd z silnikiem 954 cm<sup>3</sup> rozpędza się do 100 km/h w ciągu 18,8 s, natomiast z silnikiem o pojemności 1360 cm<sup>3</sup> i największej mocy, prędkość tę uzyskuje w ciągu 11,6 s.

Różnice występują w wyposażeniu poszczególnych wersji nadwozia. Tylko wersja GT ma np. obrotomierz, zagłówki przy oparciach przednich foteli mają tylko wersje GR, SR i GT, za dopłatą można w wersjach SR i GT otrzymać elektryczne podnośniki szyb w drzwiach przednich. Z wyjątkiem wersji standard i GL pozostałe mają dokładne wygłuszenie wnętrza nadwozia, m.in. za pomocą wykładzin z pianki poliuretanowej.

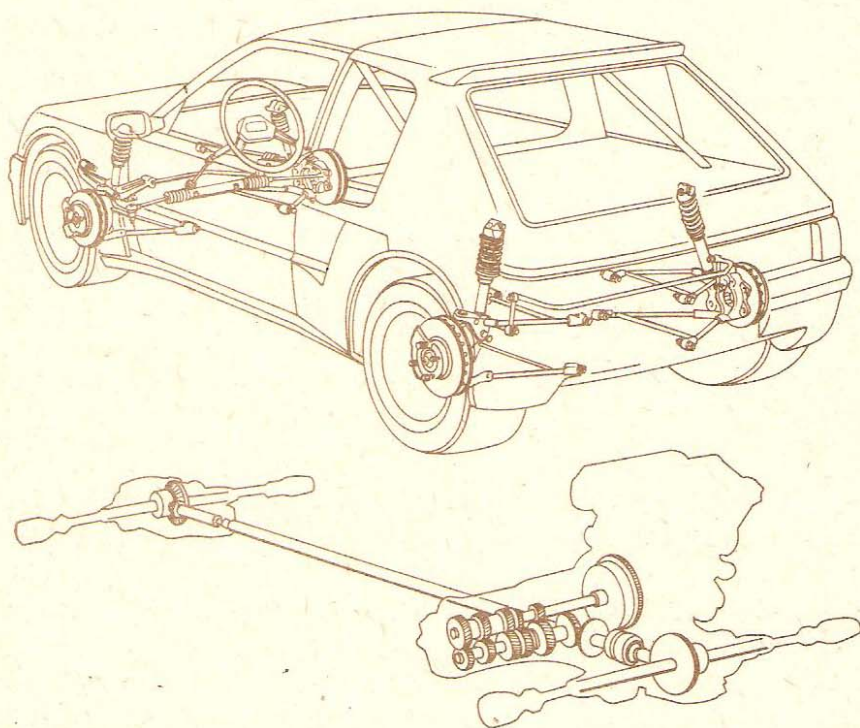
Szerokie tylne drzwi unoszone do góry ułatwiają wkładanie bagaży. Te większe bagaże można przewozić dopiero po złożeniu tylnego siedzenia, gdyż pojemność bagażnika zwiększa się wówczas z 216 do 564 dm<sup>3</sup>. Składanie tylnego siedzenia jest rozwiązane różnie, zależnie od wersji pojazdu. Wersje standard i GL mają pochylane do przodu całe oparcie tak, że jego tylna strona tworzy podłogę bagażnika natomiast wersje: GR, SR i GT mają tylne siedzenie dzielone na dwie części. Można np. złożyć tylko jedną część

siedzenia, wówczas obok siedzącej z tyłu jednej osoby można przewozić przedmioty o znacznej długości – 129 cm.

Na zakończenie opisu nadwozia Peugeota 205 warto wspomnieć o zabezpieczeniu antykorozyjnym. Blachy nadwozia zabezpieczone są najnowszymi metodami (gruntowanie w kąpeli kateforetycznej), wiele z nich jest nawet ocynkowanych. Spodnia część nadwozia dodatkowo pokryta jest warstwą masy ochronnej (PVC). Wyjątkowa staranność z jaką wykonuje się seryjnie zabezpieczenie przed korozją pozwoliła firmie na udzielanie 6-letniej gwarancji na nadwozie.

Oprócz konstrukcji nadwozia, również zawieszenie tylne opracowano wzorując się na rozwiązaniach z doświadczalnego samochodu VERA. Zawieszenie to ma oryginalną konstrukcję. Składa się z rurowej belki poprzecznej połączonej z wahaczami podłużnymi. W pobliżu wahaczy mocowane są amortyzatory, które zajmują prawie leżącą pozycję. Dwa poprzeczne drążki skrętne o średnicy około 18 mm ułożono równolegle przy rurowej belce, spełniają one zadania elementów resorujących. Drążek stabilizatora umieszczono wewnątrz belki poprzecznej. Wszystkie elementy zawieszenia tworzą bardzo zwartą konstrukcję, którą łatwo można montować poza pojazdem. Przy tym zawieszenie jest niskie, zajmuje tyle miejsca, ile potrzeba do połączenia wspólną osią obu kół tylnych, tym samym podłoga tylnej części nadwozia – bagażnika, może być płaska.

---



Peugeot 205 Turbo 16: niezależne zawieszenie 4 kół, silnik ustawiony poprzecznie przed tylną osią napędza tylne i przednie koła

---

Przed przednimi, poprzecznymi elementami zawieszenia, w bezpiecznym miejscu umieszczony jest płaski 50 l zbiornik paliwa, wykonany z tworzywa sztucznego – polietylenu o dużej gęstości. Przy niskim zużyciu paliwa i dużej pojemności zbiornika Peugeotem 205 można przejechać bez tankowania około 1000 km.

Firma Peugeot wiąże z modelem 205 duże nadzieje, świadczy o tym nie tylko staranne wykonanie pojazdu, ale także wiele wersji w jakich jest produkowany.

Do wielu odmian, które zapoczątkowały produkcję, wprowadzono (w modelach na 1984 r.) nową wersję, wyposażoną w silnik wysokoprężny. Zdecydowano się na ciekawe zestawienie. Do małego samochodu o długości 3,7 m wbudowano duży silnik wysoko-  
prężny o pojemności 1768 cm<sup>3</sup> osiągający moc 44 kW (60 KM) przy 4600 obr/min. Zużycie paliwa – niskie, przy V=90 km/h tylko 3,9 l/100 km.

O jeszcze jednej wersji Peugeota 205 warto wspomnieć, tym razem odbiega ona znacznie od pierwowzoru. Jest to bowiem samochód przeznaczony do celów sportowych, ma napęd na 4 koła, silnik umieszczony jest poprzecznie przed tylną osią. Samochód nosi oznaczenie 205 Turbo 16 (4-cyl. silnik ma turbosprężarkę i 16 zaworów – po 4 dla każdego cylindra). Moc silnika 235 kW (320 KM) prędkość maksymalna 210 km/h.

---

### DANE TECHNICZNE SAMOCHODU

#### Peugeot 205 GL (205 SR)

---

- Nadwozie samonośne, 5-miejscowe, 4-drzwiowe z tylną ścianą otwieraną do góry
- Silnik 4-suwowy, 4-cylindrowy rzędowy, ustawiony poprzecznie z przodu pojazdu, napędza koła przednie
- Średnica cyl.xskok tłoka/poj. skokowa – 70×62 mm/954 cm<sup>3</sup> (75×77 mm/1361 cm<sup>3</sup>)
- Moc maksymalna – 33 kW (45 KM) przy 6000 obr/min (44 kW (60 KM) przy 5000 obr/min)
- Stopień sprężania – 9,3:1
- Skrzynia przekładniowa 4-biegowa (5-biegowa) synchronizowana
- Zawieszenie przednie: wahacze poprzeczne, kolumny typu Mc Pherson, stabilizator
- Zawieszenie tylne: wahacze podłużne, poprzeczne drążki skrętne, amortyzatory teleskopowe (stabilizator)
- Hamulce dwuobwodowe, przednie tarczowe, tylne bębnowe (ze wspomaganie), regulator siły hamowania kół tylnych, hamulec ręczny-mechaniczny działa na koła tylne
- Ogumienie o wymiarach: 135SR13 (145SR13)

- Długość/szer./wys. pojazdu – 370,5/156/137,5 cm (szer. 157 cm)
- Rozstaw osi – 242 cm
- Masa własna pojazdu – 740 kg (800 kg)
- Prędkość maksymalna – 134 km/h (155 km/h)
- Zużycie paliwa przy  $V=90$  km/h – 5,1 (4,6) l/100 km