

Vozniško? Nimam!

Videti je kot pravi avto, a v resnici ga prometna zakonodaja nima za resnega. Za vožnjo Aixama A.721 potrebujete le vozniško dovoljenje kategorije H. Kot za kolo z motorjem.

Pustite crossoverje, SUV-e in vse tiste avtomobile, ki jih pred leti (desetletji) še ni bilo, in pomislite še na kakšno drugo tržno nišo. Majhen avtomobil, ki maši parkirne luknje. Nič nevsakdanjega, boste rekli. Kaj pa majhen dvosed, za katerega potrebujete le enako vozniško dovoljenje kot za vožnjo kolesa z motorjem? V nekaterih državah gre legalno tudi brez izpita! Zakaj je takšen Aixam na svetu, je tako jasno: namenjen je tistim, ki jim je kolo z motorjem premalo, hočejo voziti avtomobil, biti med vožnjo pod trdo streho, dati v prtljajnik še kaj več kot le čelado, na sopotnikovem sedelu odpeljati še eno osebo in se počutiti varneje kot na odprtem in manj stabilnem mopedu. Vozijo ga, če imajo ustrezen izpit, lahko že 14-letniki. Aixam je tako lahko pot v mobilno neodvisnost in primeren za vse, ki nimajo izpita za avtomobil. Takšen, majhen in relativno enostavno grajen, ima še druge prednosti. Porabi manj kot vsi bencinski in dizelsko gnani avtomobili, pri sklepanju zavarovanja zahteva manj evrov in je do denarnice prizanesljivejši tudi pri vzdrževanju.

Glavni razlogi, da jih ni na ulicah slovenskih mest več, so v neprepoznavnosti francoskega podjetja, ki jih izdeluje, in predvsem v zelo visoki ceni. Primerek, kakršnega smo imeli na testu, stane 11.241 evrov, kar je blazna vsota, če vzamemo v okvir primerjavo z avtomobili te vrednosti, ki v splošnem pogledu ponujajo veliko več. A teh 14-letniki ne smejo voziti, prav tako ne tisti, ki imajo 'le' izpit za moped.

A.721 je tako nekje med mopedom in povsem zaresnim avtomobilom, čeprav je vtis, ki ga naredi na vsakogar, zelo podoben občutkom v avtu, podhranjenem z močjo.





Test | Aixam A.721 Super Lux



Okvir je aluminijast, karoserijo pa sestavljajo plastični paneli ABS, ki ob bolj grobem dotiku dajo jasno vedeti, da so tam samo zaradi videza in zaščite pred dežjem, snegom, vetrom ... Zakaj ABS akril in ne recimo pločevina, postane jasno, ko pregledaš zakone in greš skozi pravila, ki omejujejo kilovate in gibno prostornino motorjev, da jih lahko vozi mladina. Vsak osnovnošolec ve povedati, da večja ko je masa, manjši so hitrost in pospeški, ki jih daje od sebe določen motor.

Ker je pod motornim pokrovom Aixama A.721 'le' dvovaljni 0,4-litrski dizelski mlinček, je vsak prihranjen gram stotinke sekunde vreden. Motor je glasen. Ko obrneš ključ v ključavnici (v avto vstopiš s pritiskom na gumb na daljinskem upravljalniku), se ustrašiš, tudi zato, ker (predvsem) zatrese karoserijo, a se četrtrič že navadiš. Tudi na hrup, ki ustraši okolico in je znanilec, da prihajaš recimo na obisk. Izolacija pač (prihranek pri masi) ni omembe vredna. Moč motorja je omejena na štiri kilovate (zako-

ni), končna hitrost pa 'zaklenjena' (tudi zakoni) na 45 kilometrov na uro. Ob pritisku na stopalko za plin 2,7-metrsko vozilce skoči, kot bi ga udaril po kolenu, nato pa začne počasi nabirati hitrost. Bolj za šalo kot zares, Aixam A.721 potrebuje za pospešek od 0 kilometrov na uro do končne hitrosti manj kot Porsche 911 Turbo. A.721 ima pač omejeno hitrost na 45 kilometrov na uro (zakoni), kar pomeni, da ga na avtocesti ne boste videli nikoli. Če pa že, brž pokličite 113. Tudi na odprtih cestah vožnja s 45 kilometri na uro ni včasih najprijetnejša, ko veš, da nekateri švigajo mimo s hitrostjo tudi več kot 100 kilometrov na uro. Takrat dobi voznik Aixama velike oči, kot pijanec plotu se drži desnega roba ceste in razmišlja, da A.721 nima varnostnih blazin, ter se sprašuje, kako zahtevni so bili preizkusni trki, ki jih je Aixam opravil.

Ob jutranjih in popoldanskih konicah pa je Aixam v mestnih ulicah povsem enakovreden običajnim avtomobilom in včasih, ker zaradi skromne velikosti lažje zamenja vozni pas, tudi hitrejši. Zato ni presenetljivo, da se mi je zjutraj in pozno popoldan dogajalo, da sem za vožnjo na razdalji od službe domov (in zjutraj obratno) porabil le nekaj minut več, kot bi jih sicer, če bi sedel v običajnem avtomobilu. Pa tudi za vožnjo do morja bi potreboval le nekaj ur. Ob kakšnem takem ali tudi krajšem podvigu se redno dogaja, da je večina poti stopalka za plin povsem pohojena. S polnim plinom, a ne več



»Ko pelješ s končno hitrostjo mimo parkiranih avtomobilov, imaš občutek, da si hiter.«

»Masa vozila 455 kilogramov in največja dovoljena skupna teža 640 kilogramov je enako dva prava 'dedca' in zobni ščetki.«



kot 45 kilometrov na uro, čeprav merilnik s skalo obljublja tudi osemdesetico, toda ta je namenjena močnejšim različicam Aixama, ki pa niso več namenjene istemu krogu kupcev, saj zahtevajo drugačne pogoje (izpit) in starostne omejitve za vožnjo. Opaziti je še sunke, ko se v ostrem zavoj hitro močno zmanjša, in ko ponovno pohodiš stopalko za plin, Aixam potegne. A A.721 ni narejen za ekstremno vožnjo, ampak za lagodno nabiranje mestnih kilometrov. Če vidite koga, ki v Aixamu kima, verjetno posluša avtoradio. Da, Aixam ima tudi tega. Sicer je 'aftermarket', a vseeno.

Čeprav zmore do severovzhoda in jugozahoda države in še prek meja, je Aixam mestni avtomobilček. Zaradi skromnih mer je okreten kot plešalec, da ga parkirate, je dovolj že pol parkirnega mesta. Voznik nima veliko dela z menjalnikom, ki je samodejni brezstopenjski. Stopalka je vzvratno, vse, kar je treba narediti, je prestaviti v vzvratno, v nevtraln ali v D, položaj za vožnjo naprej. Preprosteje ne gre. Prestavna ročica ni osvetljena in posledično vam v temi, če ga vozite prvič, ne bo vse jasno. Izbrana prestava je označena na prikazovalniku med merilniki. Volan ni servo, tudi ni potrebe po tem, saj zaradi skromne mase vožnja z Aixamom ne spominja na fitnes. Stopalka za zavoro (spredaj koluti, zadaj bobni) daje neposredne občutke, vzmetenje je mehko, Aixam se v hitreje speljanih ovinkih nagne, zaradi mehkega stola (ravnetu,

a mehkemu sedežu težko rečeš drugače) pa raje razširiš kolena, da ne zdrseš. Tudi sopotnikovo rahlo premikanje zaznaš. A.721 se presenetljivo dobro trudi dušiti cestne luknje, kar mu, razumljivo, ne uspeva v celoti, a učinek je vseeno rahlo presenečenje. Testni je imel obute Kleberjeve gume 145/70 R13.

V posodo za gorivo gre do 15 litrov plinskega olja, na našem testu, kjer je bilo precej odsekov, v katerih smo kar nekaj kilometrov vztrajali pri polnem plinu (ah, ne vem, če sem si kdaj predstavljal, da bom tole napisal), je v povprečju popil dobre štiri litre plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Ugodno!

V notranjosti je Aixam precej podoben klasičnemu avtomobilu. Stranski šipi poganja elektrika, sistem ventilacije je sicer enostaven, a deluje. Ko odpreš vrata, se voznikova šipa pomakne navzdol, da jih lažje, z manj upora zapreš. Priročna rešitev, ki se zdi 'high-tech'. Armaturna plošča je iz enega kosa, odlagalnih prostorov bi bilo lahko več, a ker gre za 'nadmoped', ostane graja ob strani. Ne moremo pa mimo slabe kakovosti izdelave. V notranjosti imaš občutek, da bi armaturno ploščo lahko brez znoja vzel s seboj. Če bi bil A.721 (precej) cenejši, bi tudi to grajo pustili ob strani ...

Na zadku so velika prtljažna vrata, ki skrivajo 600-litrski prtljažni prostor. Vrata se odprejo nekoliko nerodno, z ročico na stebričku B za voznikovim sedežem. Prtljažni prostor ne premo-

re nobene zaščitne mreže, nič pritrdilnih mest ali česa, kar bi ga ločevalo od potniškega prostora.

Lep avtomobilček, a ne za ta denar. Takšno je razmišljanje večine nas, ki imamo v žepu voziško dovoljenje B-kategorije. Aixam A.721 je neobičajno vozilo, ki ima izbrane kupce. Ti pa nimajo veliko izbire, če iščejo 'nadmoped'. Zato ima tudi butično ceno, ker jih ne izdelujejo v takšnih serijah kot recimo Volkswagnovne Golfe. Vseeno pa smo (upravičeno) pričakovali nekaj več. Ne moči, kakovosti. ■

V posodo za gorivo gre 15 l.

Model	A.721 Super Lux
Cena	11.241 evrov
motor (zasnova)	2-valjni, vrstni
gibna prostornina (cm³)	400
največja moč (kW/KM pri 1/min)	4/5 pri 3.200
največji navor (Nm pri 1/min)	14 pri 2.400
prednja prema	vzmetni nogi MacPherson, trikotna prečna vodila, plinska blažilnika
zadnja prema	posamični obesi, plinska blažilnika
medosna razdalja (mm)	1.737
dolžina × širina × višina (mm)	2.674 x 1.474 x 1.460
prtljažnik (l)	600
največja hitrost (km/h)	45 (mehansko omejena)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	3,5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zahteva izpit H-kategorije
- ▲ v primerjavi z mopedom uporabnejši
- ▲ udobje (primerjava z mopedom)
- ▲ prtljažnik
- ▼ izdelava
- ▼ cena