



Supertest: CITROËN AX 11 TRS

KONEC

Ne, ni še konec sveta (čeprav dostikrat zelo slabo kaže), je le konec našega supertesta. Z živordecim citroënom AX smo v skoraj okroglem letu dni prevozili okroglih trideset tisoč kilometrov. Kilometri so bili, jasno, večidel zelo hitri in ostri, malček pa jih je prenesel kot odrasel mož.

Začetek supertesta smo objavili v lanskem 9. številki revije: takoj po prevzemu vozila, ki smo ga od tovarne Cimos dobili s številko 50 na kilometrskem števcu in le dan po uvodnem servisnem pregledu. Citroën AX 11 TRS smo tedaj tudi na kratko predstavili: 1124 kubikov, 40 kW/55 KM pri 5800 vrtljajih v minuti, največja hitrost (tovarna) 161 km na uro, pospešek 0–100 km na uro (tovarna) 12,9 sekunde, norma poraba goriva (ECE) 3,9/5,6/5,7 litra bencina super na 100 km.

Nadaljevanje je bilo na vrsti v lanskem 15. številki Avto magazina. Takrat je bilo za kolesi malega citroëna že 10.000 prevoženih kilometrov, kar je po naši navadi priložnost za temeljitejšo oceno vozila pa tudi za prve meritve njegovih zmogljivosti: na ravni progi zaradi pospeškov, prožnosti in največje hitrosti, ter med stožci, ko gre za lego na cesti. Takrat smo postregli tudi z diagramom motornih zmogljivosti ter s kratkim stroškovnikom prve preskuševalne tretjine. Mnoge tedanje ocene so vzdržale do konca: da rdeča barva temu citroënu dobro pristaja, da je ravnotežje med njegovo majhnostjo in notranjo prostornostjo spret-

no uravnava, da je oprema temu avtomobilskemu razredu primerna, da je voznikovo okolje nepripravno razmetano, da je volanski obroč nenaklonjen dobremu in varnemu prijemu rok in da sta zračenje ter gretje svojima nalogama odlično kos. Vidljivost bi bila lahko dobra, če bi bila žarometna učinkovitejša, brisalnik (en sam za prednjo šipo) pa bolj temeljit. In prednji pokrov zahteva nežne roke, tako zelo tanek in upogljiv je. Koncernski štirivaljni iz lahke kovine, s prečnotočnim uplinjačem ter z ročnim čokom zanj je lahkoten in preglasen. Petstopenjski menjalnik je prikupen zaradi spretno izračunane pete prestave. In vožnja med stožci (ki je pozneje nismo več ponavljali) je prepričljivo dokazala, da zelo ostrim ovinkom ta avtomobil ne zmore biti gladko kos. Njegov nos sili naravnost, dodajanje volana pa uničuje gumi na prednjih kolesih. Težak volan kvari gibčnost vozila, ki je bilo zares zanesljivo led pri umetnem prehitvanju, ko so se mogle – med naglimi spremembami smeri ob velikih hitrostih izkazati vse štiri posamične obese. A brez strahu tudi pri tem ni šlo: močno nagibanje karoserije (davek na udobje!) se zna spremeniti tudi v preval avtomobila, če bi bil voznik neroden in z gibi na volanu kdaj pa kdaj prepozen.

Jasno: vozni napor, ki sodijo v supertestno vsakdanjost, in vročina med temi prvimi meritvami so gume na kolesih nevarno secefrali. Preskušnja smo nadaljevali z novimi, ne da bi jih – z delom ob menjavi vred – zapisali med supertestne stroške. Saj ni bilo ob zgolj običajnih vožnjah »preobnavljanje« nepotrebno. Obračunu stroškov v tokrat priloženi tabeli smo se ognili tudi pri menjavi šipe zadnjih vrat. S prazno pivsko steklenico so nam jo na parkirišču sesuli ob jesti nočni veseljaki: ne le da nam je pri tem zdrobljeno steklo temeljito nasmetilo zadnjo klop in notranjost prtljažnika, nasploh je te sorte nezgoda močno zoprna. Zadnja vrata so namreč brez okvira, kar pomeni, da nji-



NAŠE MERITVE

prevožena pot	10.000 km	30.000 km
---------------	-----------	-----------

največja hitrost (km na uro)	163	161
------------------------------	-----	-----

pospeški (s):		
0 – 60 km na uro	5,0	5,1
0 – 80 km na uro	8,2	8,2
0 – 100 km na uro	12,1	12,1
0 – 120 km na uro	17,0	17,1
0 – 140 km na uro	27,8	27,9
400 m brez zaleta	17,5	17,6
1000 m brez zaleta	34,2	34,4

prožnost (s):		
1000 m z začetno hitrostjo		
40 km na uro 4. (5.)	36,3	36,5
prestavi	[39,2]	[39,9]

meritve med stožci:		
(čas: s, povpre. hitr.: km na uro)		
preskušnja v krogu	8,6	[32,8]
slalom	13,0	[33,2]
prehitvanje	4,3	[100,5]

poraba goriva (l na 100 km):		
povprečno po etapah	7,2	6,8
povprečno po supertestu		6,9

poraba olja:	minimalna
--------------	-----------

Opomba: Meritve zmogljivosti smo opravili z dvema osebamama v avtu in s polno posodo goriva; meritve med stožci smo opravili le enkrat: po 10.000 prevoženih kilometrih.

hov pločevinasti del ob razbitem steklu obvisi le na obeh teleskopskih opornikih. Takšna na moč nepripravna zasnova otežuje celo zelo kratko vožnjo do mehanične delavnice. Popravilo pa je plačala zavarovalnica.

Sicer pa ta citroën ni zapravljiv avtomobil. Servisni pregledi so obsegali predpisana dela, skoraj vedno je bilo treba doliti tudi manjše količine hladilne tekočine, večja okvara pa se je zgodila kmalu po prvih meritvah in je bila verjetno posledica tega početja. Nagla pospeševanja in zaviranja, hitro in ostro pretikanje ter odločna vijuganja na grobem asfaltu so načela levo polos in menjalnik. Avtomobil smo še v voznem, ampak v precej hreščem stanju zapeljali k pooblaščenemu mehaniku, stroške popravila pa najdete v tabeli. Tjaka kaj sodi tudi dvakratna menjava ročice desnega zunanega ogledala. Njeno pregibanje je prerobato za njeno prirojeno krhkost. In gre po zobe!

Druga nič! Zapiranje vrat in pokrovov je ostalo dosledno natančno, barva na avtu je pičlo leto »preživela« z le nekaj odrgninami na nosu (od udarcev kamenja izpod drugih koles) in s komaj opazno prasko na zadnjem desnem blatniku (zaradi nerodnosti dežurnega voznika), prednja sedeža sta za spoznanje bolj vdrt kot na prvi dan pre-



P-168-084

skušnje in vse naprave v in avtu so brezhibno delovale tudi zadnji dan našega supertesta.

Motorne zmogljivosti smo tik pred njegovim koncem vnovič iz-



Zadnji odbijač: samodejno pokanje, brez vzroka.

Antena na strehi: ni, ni, ukradli so jo!



merili. Razlike med hitrostnimi in časovnimi rezultati med obema meritvama (po 10.000 in po 30.000 km) so tako malenkostne, da jih je moč pripisati tudi različnim jakostim vetra ali voznikovim gibom v avtu (voznik je bil obakrat isti). V celem vzto, je bil citroën AX 11 TRS na koncu supertesta čisto narahlo počasnejši in manj živahen kot po prvih 10.000 prevoženih kilometrih, a je bil obenem varčnejši z gorivom. To je prispevalo k celotni povprečni porabi 6,9 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov, ob tem pa je treba povedati, da bi mogla biti tudi za več kot liter manjša, če bi bila voznikova noga ves čas nežnejša s pedalom za plin. Poraba olja pa je bila tako minimalna, da je k stroškom sploh nismo prišli.

Da je bilo z drobovjem super-testnega citroëna vse v najlepšem redu, pričajo tudi zapiski na naslednjih dveh straneh. Vozilo smo, tako kot je pri supertestih navada, na koncu razstavili, njegove najpomembnejše dele pod ploščevino pa natčno pregledali in izmerili.

Trideset tisoč kilometrov je citroën AX 11 TRS prevozil brez vsakršnih omembe vrednih poškodb. Celi in zdravi smo na ciljno črto prispeli tudi mi v njem. Torej: konec dober, vse dobro! Da, dobro je, kadar se lahko tako reče.

DNEVNIK SUPERTESTA

Prevozili:

19. 3. 1990	50 km (prevzem vozila)
15. 6. 1990	10.000 km (I etapa)
26. 2. 1991	30.000 km (III etapa)

Pisali:

1. 5. 1990	Am - 9/1990 (predstavitve vozila)
24. 7. 1990	Am - 15/1990 (konec I etape)

Povprečna poraba goriva:

50 - 10.000 km	7,2 l na 100 km
10.000 - 30.000 km	6,8 l na 100 km

Servisni pregledi:

1700 km
7.500 km
20.000 km
30.000 km

Motnje, okvare, popravila:

1100 km: vrata na zadku puščajo vodo. Pozneje se napaka ne pojavlja več.
10.000 km: zlomljena ročica desnega zunanega ogledala (popravilo: servis)
10.150 km: obrabljene kolesne gume (menjava: servis)
11.000 km: nastavev ročnega čoka (servis, brezplačno)
11.900 km: okvara menjalnika in leve polosi (popravilo: servis)
17.300 km: odgrnjen zadnji desni blatnik (ne popravljamo)
27.600 km: razbita šipa zadnjih vrat (popravilo servis, plačala zavarovalnica)
29.200 km: zlomljena ročica desnega zunanega ogledala (popravilo servis)

Stroški: I etapa

servisni pregled na 1700 km:
 olje, oljni filter 232,00 din
 servisni pregled pri 7500 km:
 olje, dolita hlad. tekočina, čistilo za šipo 711,30 din
 servisni pregled pri 20.000 km:
 olje, oljni filter, svečke, filter za gorivo, dolita hlad. tekočina 984,90 din
 servisni pregled pri 30.000 km:
 olje, dolita hlad. tekočina, čistilo za šipo, tes. čep 551,40 din

II etapa

Ostalo:
 popravilo menjalnika in zamenjava polosi 5.818,30 din
 zamenjava ročice zun. ogledala (dvakrat) 215,00 din

Stroški skupaj

(brez goriva in dolitega olja) 8.512,90 din



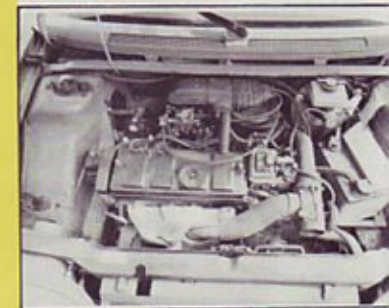
Notranjost: tudi po 30.000 km (skoraj) kot nova.



Slaba točka: opletajoč vzvod ročnega čoka.



Ročica desnega zunanega ogledala: trda in zlomljiva.



Motor: pod prednjim pokrovom nič novega.



Razbita zadnja šipa: vrata na »nitki«

Razstavljanje avtomobila ter pregled in meritve njegovih najpomembnejših delov sodijo k sklepnim običajem naših supertestov. To delo opravimo vedno s pomočjo pooblaščenih strokovnjakov in ker je bil citroën AX že četrti supertestni citroën za našo revijo (ami 8, GS club in dyane 6), smo z možmi v učnih delavnicah Cimosove servisne službe v Kopru že stari znanci. Inštruktorja Stane Pečar in Uroš Rešek sta bila tudi tokrat zraven. Pri »razteleženju« vozila pa sta pomagala še naša dokaj sveža sodelavca Aleš Fajdiga in Boris Sambolec. Celodnevno temeljito delo je dokazalo tole: da je citroën AX 11 TRS svojih 30.000 prevoženih kilometrov odlično prestal. Razdalja se vam morebiti res ne zdi pretirana (da, včasih smo supertestne kilometre preskušali do 50.000, zdaj, ob obilici drugih testnih vozil, pa smo postopek malce skrajšali), dobro pa je upoštevati, da je prav vsak kilometer prevožen dosti ostreje, kot je v navadi pri vsakanjih avtomobilskih voznjeh. In še, da avtomobil ves čas preskušnje nima strehe nad glavo in da tudi – kljub rednim servisnim pregledom – le ni tako natančno vzdrževan, kot bi bil kakšen družinski pločevinasti ljubljencek.

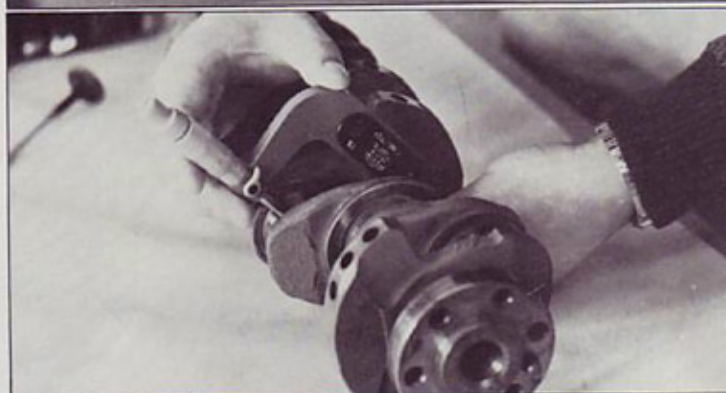
Krhkost tega citroëna je le navidezna. Za marsikakšen njegov del bi lahko rekli, da pripada večjemu in močnejšemu avtomobilu, tudi motor se zdi očem kar velik za tolikšno gibno prostornino in vse to je, kot kaže, dobro. Nobenega dvoma ni, da bi ta avtomobil podobno brez težav prevozil tudi zdaleč večje število kilometrov oziroma da bi voznikom, ki so z letnimi kilometražami bolj skromni, služil dolgo časa.

Sicer pa so pomembnejše ugotovitve zadnjega supertestnega dne tule zraven, na slikah. Oglejte si jih!

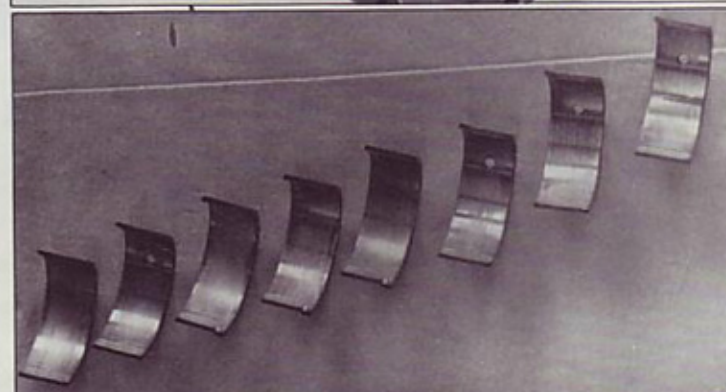
Tekst: Martin Česenj
Ksaver Dolenc
Foto: Srdan Živulović



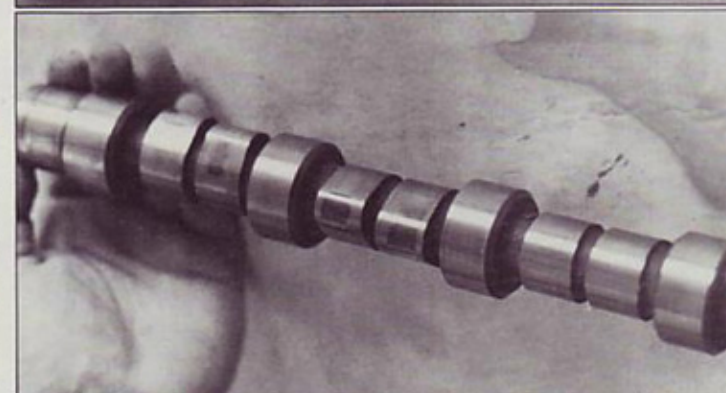
Kakorkoli smo že obročali in merili bate, so bili vsi štirje v tovarniško predpisanih normah.



Ročična gred je lep kos jekla in pri Citroënu so bili zelo skopi pri tolerancah, ki so dopustne za mero glavnih čepov – med 49,981 in 49,965 mm. Merilo z mikrometrskim vijakom ni pokazalo odstopanja.



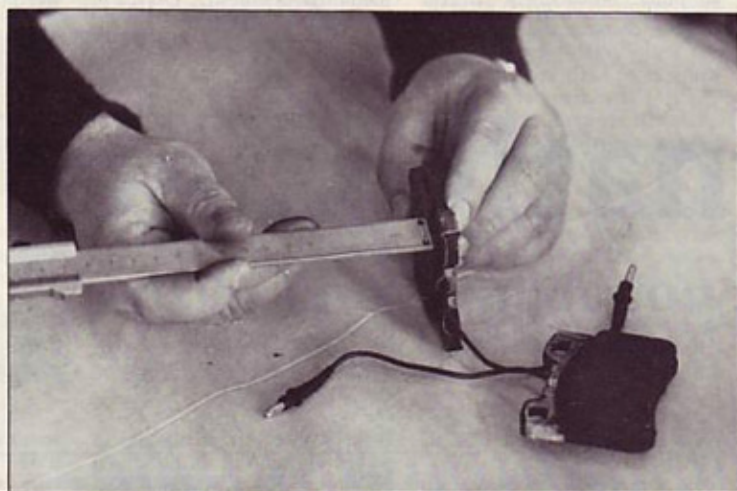
Natančno smo si ogledali ojnične ležaje. Ležajna kovina v vseh osmih »polskodelicah« je bila lepo zglajena, le čisto od blizu ali, če hočete, z lupo se je videlo, da so čisto narahlo »porisani«, kar je skoraj gotovo posledica priganjanja hladnega motorja.



Odmični gredi se po francosko reče arbre à came in osnovni pomen besede arbre je drevo. Francoski inženirji pri njej zagotovo niso varčevali z materialom in so jo skorajda predimenzionirali. Gred je res pravi »kol« in na njej nismo zasledili nikakršne obrabe.



Prednje zavore so zdržale trideset tisočakov. Kot predpisuje tovarna, morajo imeti koluti med šestimi in osmimi milimetri »mesa«. Mi smo jim naredili rob. Zdržali smo jih namreč na 7,3 mm. Bolj so trpele zavorne ploščice. Nove so debele 12 mm, mi pa smo jih stanjšali na polovico, dve pa še malce čez.



Natančno merilno napravo smo vtaknili tudi v valje. Tovarna je zanje predpisala mero 72,00 mm, mi pa smo namerili **dve** stotinki milimetra več, za kar lahko trdimo, da je zamenljivo.

Kljub temu da je s prestavno ročico sabljalo več, po slogu zelo različnih voznikov, sta menjalnik in diferencial ostala kot iz škatlice vzeta. Ležaji tudi. Le sklopko smo preveč zdržali. Na 7,4 mm, dovoljeno pa je 7,7 mm. Sicer pa je 30.000 km že toliko, da je tudi pri normalni vožnji treba počasi misliti na zamenjavo.

Še pogled od spodaj. Kljub kar precejšnjemu trpinčenju carskega reza prek trebuha nismo naredili, čeprav smo pobunkali karter. Zdržale so obese z vsem, kar sodi zraven, volanski mehanizem, kabli, bovdni in zavorne cevke, pa tudi zaščita. Skozi še en tehnični pregled bi lahko tudi še zapeljali kar s testnimi gumami.

