

Supertest: CITROËN AX 11 TRS



Če ste brali letošnjo 9. številko naše revije, že veste: pri hiši imamo supertestni avtomobil citroën AX 11 TRS. Takrat smo oznanili začetek trpežnostne preskušnje. Tokrat je na vrsti nadaljevanje zgodbe: po prvih 10.000 prevoženih kilometrih, po zahtevnih in natančnih meritvah ter po prvem zalogaju splošnih vtisov, ki jih takšna, prav nič nežna testna etapa prinese.

Supertest smo začeli sredi letošnjega marca. Takrat smo pri koprskem Cimosu prevzeli registriran, zleščen in za vožnjo pripravljen AX 11 TRS, z vsega petdesetimi prevoženimi kilometri.

Citroën AX 11 TRS je osnovna različica tega modela za jugoslovanske kupce. Testni avtomobil je živordec in enobarven s plastičnimi odbijačema oziroma spojlerjema vred. Rdeča barva mu pristaja, nekaj obrobne motne črnine prav tako. Pri citroënu AX je vsakomur takoj jasno; to je — navzven — zelo skladen, aerodinamičen, a tudi precej majhen avtomobil. Če je vrat pet, ta kombi-limuzinica pičle mere spretno prikriva; z udobnim dostopom v notra-

nost in s prostornostjo, ki utegne v silo ter v nerazjavni družbi omogočiti vožnjo tudi petih odraslih potnikov hkrati. Sedeži so odeti v blago, prednjima gre zameriti kvečjemu preskopa vzdolžna pomika, naslonjalo zadnje klopi pa je po polovici deljivo, torej pripravno, kadar je treba povečati prtljažnik v zadku. Ta, pod snemljivo in dvizžno polico, resda ni velik, je pa dokaj pravih oblik in razmeroma globok. Cena za njegovo globino visi pod zadkom vozila; rezervno kolo je obešeno, vedno umazano in težko dosegljivo.

K serijski opremljeni štejejo: zglavnika pa prednjih sedežih, štirje varnostni pasovi, dve zunanji, z notranje strani ročno nastavljivi ogledali, zadnja mglen-

NADALJE

ka, zadnji brisalnik z brizgalko, gretje zadnje šipe ter razmeroma skopa armaturna plošča s klasično uro, z merilnikom hitrosti (vključno dva števec kilometrov), z merilnikom goriva ter z najnujnejšimi kontrolnimi lučmi. Všteta je tudi radijska oprema (antena, zvočnika, osnovna napeljava) brez radijskega sprejemnika, za katerega so predvideli odprtino na zgornjem delu sredinske konzole. Ta je, tako kot celotno voznikovo okolje, oblikovno precej pestra, v celoti pa neuporabno »razmetana«. Številni okvirji pomenijo sestavljenko številnih predalov, ki niso tako zelo pripravni, kot se zdi na pogled. Poglavitna stikala (žal s tistim za trobljo vred) so v ročajih ob volanskem drogu, toda vsaj za varnostne utripalke in gretje zadnje šipe se je treba stegovati neudobno daleč. Volanski obroč z eno samo prečko je zna-

čilno citroënovski in nenaklonjen pravšnemu položaju rok na njem, povrh tega pa je s samo 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke in brez servoojačevalnika v prenosnem mehanizmu bolj trde vrste. Brisalnik prednje šipe je dvostopenjski, s prekinjevalnikom teka, vendar en sam, zato streže z naglimi zamahi, a pri večjih hitrostih s površnim brisanjem. Zelo učinkovito pa je gretje in zračenje notranjosti, ne le zaradi tristopenjskega ventilatorja (ki svoje delo opravlja glasno), ampak zaradi ustrezno postavljenih in gibkih zračnih rež pred prednjima sedežema.

Osem oken in dovolj nizka bočna izreza omogočata dober voznikov razgled na obe strani. Nos citroëna AX je tolikanj kratek in oblo »povešen«, da je moč videti cesto tik pred vozilom, o položaju zadka, če je parkiranje tesno, pa je treba ugrabiti;



Skopo: armaturna plošča



Udobno: štiri bočna vrata



Razveseljivo: motor



VANJE



toda pod zašiljenim »repom« na zadnjih vratih je ta avtomobil tako strmo odsekan, da se mora voznik privajati njegovi kratkosti (če jo hoče povsem izkoristiti) ne pa predolgim štrlinam. In ker se vrata na zadku odpirajo (podprta z dvema teleskopskima blažilnikoma) povsem do odbijača, je zlaganje prtljage v avto čisto netežaško delo. A nazaj k razgledu: vzvratni ogledali sta dovolj veliki za prizore za vozilom, toda njuna peclja za nastavljanje sta očitno prenežna, saj se nam je desni zadnjič tebi nič meni nič odlomil. Nismo ga še utegnili zamenjati. Manj navdušujoča pa sta žarometa. Naglica v temi, še posebej, če je cesta mokra, zahteva več luči. In vnovič: boljši brisalnik!

Motorni pokrov je nežen, zato je treba biti nežen z njim. Še najbolj sovraži robate pritiske ob vnovičnem zapiranju. Toda ko je odprt, postane radovednežu v trenutku jasno, zakaj je v potniškem prostoru toliko uporabne dolžine: motor, poprek nameščen in že sam po sebi majhen, je stlačen povsem v nos avta, da res ni nikomur v napoto.

Motor je koncernski izdelek (PSA), zato ga najdete tudi v peugeotu 205. Izdelan je v celem iz lahke kovine, v zasnovi moderen in – v tem primeru – opremljen s prečnatočnim uplinjačem, ki mu streže ročni čok, temu pa precej vegasta potezna ročica ob armaturni plošči. Motor rad vžiga, voljno steče in je v vseh območjih preveč hrupen. A se tudi rad vrti in dosti zmore. Naše meritve smo opravili po natanko 10.200 prevoženih kilometrih, seveda z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva, pri čemer smo za najboljše pospeške pretikali pri 6300 vrtljajih v minuti, kar je za 400 vrtljajev nad območjem največje moči motorja, a še pod mejo, ko začnejo ventili izgubljati delovni ritem. Prenosu moči streže petstopenjski menjalnik z ne povsem direktno četrto in z ugodno podaljšano peto prestavo. Supertestni citroën AX 11 TRS je bil poskočnejši in hitrejši od tovarniških obljub, hkrati pa je motor sam po sebi in v kombinaciji s prenosom moči na trinajstolski kolesi tudi dovolj prožen, da so motorni vrtljaji – vsaj ob ne



Prilagodljivo: prtljažnik



Lično: pločevina, plastika, guma in steklo



Majhno: predal

preveč obteženem vozilu – lahko dosti zmernejši. Ob porabi goriva (testno povprečje: 7,2 litra bencina super na 100 km) je treba upoštevati, da naši testni kilometri niso ostri le med meritvami, ampak vselej in ne glede na vozišče pod kolesi. Torej bi na račun zmernejše vožnje zmogli odšteti vsaj poldrugi liter žejze za vsak kilometrski stotak.

Supertestne meritve ne obsegajo le preskusa zmogljivosti motorja, ampak mora avtomobil tudi med stožce. Z njimi preverjamo lego na cesti: med vožnjo v krogu oponašamo ostre in hitro vožene ovinke, na slalomski progi se izkaže okretnost vozila, pri »prehitevanju« pa njegova

Naše meritve

Testni avtomobil je pred meritvami prevozil 10.200 km. Meritve smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 163 km na uro (povprečje štirih meritev)

Pospeški:

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

Pražnost: 1000 m s začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 36,3 s; v 5. prestavi: 39,2 s

Poraba goriva: povprečno na testu (po 10.200 prevoženih km): 7,2 litra bencina super na 100 km

Poraba motornega olja: minimalna

zmožnost za nagla ogibanja in prehitevalne manevre.

Izmerjeni časi in izračunane povprečne hitrosti dokazujejo, da zelo ostrim ovinkom ta citroën ne zna biti gladko kos: teža motorja v nosu ga sili naravnost, odločno dodajanje volana pa vozilo zavira in uničuje prednji gumi. Tudi pri slalomu AX 11 TRS ni zavidljivo gibčen. Razmeroma težaški volan – s celotnim nosom vred – zahteva močni in zelo urni voznikovi roki, pa še se zgodi, da avtomobil uide iz zahtevane smeri. Pri »prehitevanju«, kjer so hitrosti znatno večje, spremembe smeri pa milejše, je bil supertestni avtomobil najzanesljivejši. S tem je potrdil kakovost štirih posamičnih obes in dokazal, da mehko uravnavana vzmetenje in blažjenje vozila ne škodita njegovi legi. Strah zbuja ta le zaradi precejšnjega nagibanja karoserije. Nevarno pa utegne postati, če avtomobil, navkljub dobremu prijemu gum na



Tehnični podatki

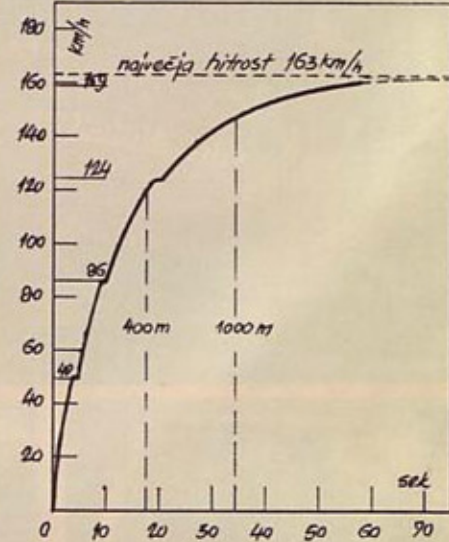
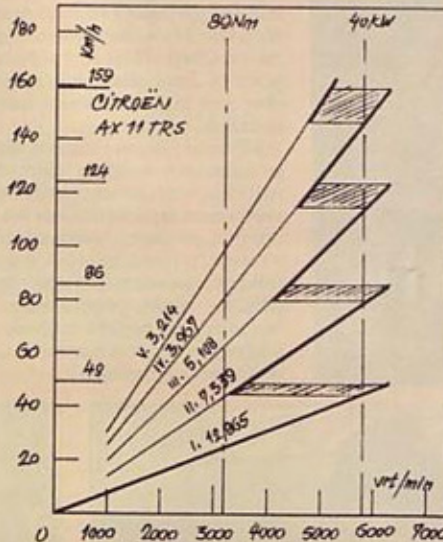
Motor: štirivaljni – širitaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in glob 72 x 69 mm – gibna prostornina 1124 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 40 kW (55 KM) pri 5800/min – največji navor 89 Nm pri 3200/min – različna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – podatočni upljinčak – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 675 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – prestavna razmerja: I. 3,418; II. 1,950; III. 1,357; IV. 1,054; V. 0,854; vzvratna 3,584; diferencial 3,764 – platišča 4 1/2 J x 13 – gume 145/70 SR 13 (michelin MXL)

Voz in obese: kombi – limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzvojni prečni vzmeti, vzdolžna vodila, (vodaravna) teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato letvijo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,495 m – širina 1,555 m – višina 1,350 m – medosna razdalja 2,285 m – kolatek spredaj 1,380 m, zadaj 1,300 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 660 kg – dovoljena skupna teža 1100 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 355 kg – prtljajnik (normno) 275/670 litrov – posoda za gorivo 36 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 161 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,9 s – poraba goriva (ECE): 3,9/5,6/5,7 litra bencina super na 100 km



Motor citroëna AX 11 TRS je modernejše vrste, izdelan v celem iz lahke kovine in z dovolj veselja do vrtenja. Skupaj z menjalnikom – in tudi zaradi majhne teže celotnega vozila – omogočata živahne pospeške in ugodno veliko največjo hitrost. Med našimi meritvami smo pretikali pri 6300 vrtljajih v minuti, kar je v posamičnih prestavah pomenilo naslednje resnične hitrosti: 49, 86, 124 in 159 km na uro. Največjo hitrost doseže ta citroën v 5. prestavi, v potovalna povsem varnem delovnem območju motorja. To prispeva tudi k varčni žejji motorja po gorivu.



Preskušnja v krogu: čas 8,6 s, povprečna hitrost 32,8 km na uro. Rezultata sta srednji vrednosti zaporednih voženj v obeh smereh in v krogu s premerom 25 metrov (dolžina krožnice: 78,5 m). Meritvi pravimo tudi »steering pad«, prispeva pa k oceni lege vozila na zelo ostrem ovinku.



Slalom: čas 13,0 s, povprečna hitrost 33,2 km na uro. Rezultata sta srednji vrednosti zaporednih voženj v obeh smereh po s stožci označeni slalomski progi (dolžina 120 m). Ta meritev priča o okretnosti vozila.



Prehitevanje: čas 4,3 s, povprečna hitrost 100,5 km na uro. Na postrani postavljeni progi (dolžina 120 m) smo oponašali prehitevanje ali naglo ogibanje nepričakovani oviri. Rezultata pričata o vodenju vozila z veliko hitrostjo in hkratnim spreminjanjem smeri.

grobem asfaltu, zdrsne vstran in dvigne obe kolesi enega boka. To je zadnja alarmna stopnja pred prevračanjem, rešitev pa je v hitrem izravnavanju smeri, brez zaviranja in brez sunkovitih popravkov z volanom.

Naš »merilni« dan je bil peklenkovroč (trideset Celzijevih stopinj v senci, vozili pa smo pod žgočim soncem po razblejenem betonu mariborskega letališča) in peklenko vroče je bilo tudi posamičnim avtomobilskim sklopom. Motor je poslabšano počutje oznanjal z nižjimi vrtljaji prostega teka in je zato nekajkrat samodejno ugasnil, gume so se smrdeče cefrale, zavore pa so vzdržale neverjetno dolgo. Šele po izrazitem trpinčenju je bilo pregretje in neenakomerno prijemanje (predvsem prednjih, torej kolutnih zavor) občutiti tudi z vozniškega sedeža.

Ne le rezultate meritev, tudi vse drugo smo tokrat natanko zapisali. In citroën AX 11 TRS je prevozil vseh deset tisoč kilo-



Narodno: rezervno kolo



Razmetano: sredinska konzola

Dnevnik supertesta

Stanje števca ob prevzemu vozila	19. 3. 1990	50 km
Konec I. etape supertesta	15. 6. 1990	10.200 km
Prevozili		10.150 km
Povprečna poraba goriva		7,2 l/100 km
Servisni pregledi po navodilih proizvajalca ob prevaženih		1.700 km 7.500 km

Motnje, okvare, popravila m1100 km: vrata na zadku puščajo vodo. Pozneje se napaka ne ponavlja več.

10.000 km: zlomljena ročica desnega zunanega ogledala (še ni zamenjana)

Stroški med I. etapo:

ser. pregled pri 1.700 km:
olje, oljni filter 232,20 din
ser. pregled pri 7.500 km:
olje, 1/2 l hlad. tekočine, čistilo za šipo 711,30 din

Stroški skupaj (brez goriva in dolitega olja)

943,50 din

metrov povsem brez težav. Med dvema tovarniško predpisanimi servisnim pregledoma je pooblaščen mehanik opravljal povsem običajne posege, vode v prtljažniku (najsi bo deževnica ali od pranja), ki smo jo odkrili pred nekaj tedni, pa nismo več opazili.

Majhen, prostoren, zmogljiv in dovolj varčen je ta citroën prepričljivo opravil prvo etapo naše preskušnje. Zdaj ga čakajo še dvajset tisoč kilometrov vožnje, vnovične meritve ter natančen



Neučinkovito: en sam brisalnik

pregled mehanike in karoserije. Potem bo supertesta konec.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Igor Modic