



Prodaja avtomobila na spletni vlogi
direktor Citroënove prodaje (levo) in
direktor Citroënove prodaje (desno).



Supertest: »CITROËN AX 11 TRS«

ZAČETEK



Če dobimo avtomobil v roke le za dan ali dva, da spoznamo njegove osnovne lastnosti, napišemo »vozili smo«. Če je preskušnja dvotedenska, kar pomeni najmanj tri tisoč prevoženih kilometrov, meritve zmogljivosti in veliko vtisov o vozilu, je to »test«. Če pa ocenjujemo tudi trpežnost in vozimo avtomobil najmanj leto dni, oznanimo, da gre za »supertest«.

Glede supertestov smo si že zdavnaj postavili nekaj načel: da mora biti avtomobil iz tistega de- narne- razreda, ki ga doseže



Supertest z razpoznavanim znakom: naša nalepka na vratih vozila.



Živo rdeči citroën smo prevzeli sredi minulega marca. Za njegovimi kolesi je bilo na tisti dan le 50 kilometrov, pač toliko, da so serviserji opravili uvodni pregled in vozilo pripravili za vožnjo. Citroën AX 11 TRS bomo vozili približno leto dni, oziroma natančnih 30.000 kilometrov. Prve meritve motornih zmogljivosti in lege vozila na cesti bomo opravili po 10.000 prevoženih kilometrih, druge pa na koncu celotne preskušnje, tik pred tem, ko bomo citroën AX – s pomočjo strokovnjakov – razstavili in preverili tudi stanje njegovega drobavja; od posamičnih motornih delov do karoserije, obes, zavor, volana in tako dalje.

Supertest je zahteven za avtomobil in voznike. Avtomobil mora prestajati velika naprežanja, zahtevne meritve, dolgotrajne vožnje, različne vozniške zahtevnosti, dneve in noči pod milim nebom, ne glede na vremenske okoliščine – vse to za zelo skromno oddolžitev v obliki najnujnejšega, pravzaprav le predpisane vzdrževanja.

Vozniki v njem se menjavajo, saj je supertestni avtomobil redakcijsko »službeno« vozilo.

Vseeno pa tudi njim ni prizaneseno z dolgotrajnostjo voženj, z zahtevnostjo vozišč in prometnih razmer na njih ter s čisto natančno nalogo: da morajo vse, kar se z avtom dogaja, natanko opazovati in beležiti; vključno s vsemi motnjami, okvarami, popravili in stroški. Tem opazkam je namenjen dnevnik supertesta, iz katerega bomo črpali podatke ob koncu že prej omenjenih in

z meritvami zaokroženih etap. »Majhni rdeči jagodi« kakor je supertestni citroën AX poimenoval nečnejši del našega uredniškega članstva, se torej obetajo težaški časi.

Mogoče jim bo dobro kos. Navsezadnje ne gre za povsem svež izdelek, ampak za na trgu že uveljavljeno vozilo nižjega razreda (s krstnim datumom druga polovica leta 1986), z dovolj moderno zasnovo, da mora še vedno kljubovati tekmečem.

Različico 11 TRS poganja 1124 kubični, vodno hlajeni štirivaljni, ki zmora največjo moč 40 kW oziroma 55 KM pri 5800 vrtljajih v minuti ter – po tovarniških podatkih in ob petstopenjskem menjalniku – največjo hitrost 161 kilometrov na uro ter pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 12,9 sekunde.

Normna poraba (ECE) znaša 3,9/5,6/5,7 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

A kot rečeno: precej od tega, predvsem pa sam sebe v celoti, bo moral supertestni citroën AX 11 TRS po zahtevah in pravilih našega testnega moštva šele dokazati. Tole, zdaj, je le začetek.

*Tekst: M. Česenj
foto: S. Živulović*

širši krog kupcev, da sodi med domače, licenčne ali kooperacijske izdelke ter da je registriran, zavarovan in opremljen po jugoslovanskih zakonih.

V skoraj četrto stoletje obstoja naše revije smo preskusili dolgo vrsto supertestnih vozil, zadnji je bil leta 1983 – Zastavin Yugo 45.

Celih sedem let premora je mogoče razložiti z jugoslovanskim gospodarsko težkimi časi, s togostjo izdelovalcev in prodajalcev do pred kratkimi značilno dinarskih avtomobilov, pa tudi, roko na srce, za morebiti premajhno vztrajnostjo naše uredniške ekipe, kadar so pogovori s predstavniki tovarn potekali prav na to temo.

Tokrat smo se dogovorili s Citroësom: za leto dni so nam odstopili citroën AX 11 RTS, gorivo in motorno olje zanj pa prispeva INA.

