

PO KAPLJICAH

Vpraša voznik na bencinski črpalki:

»Koliko stane kapljica plinskega olja?«

»Nič! Zastonj je,« mu odgovorijo.

»Krasno,« je slišati srečen glas izza volana.

»Nakaplajte mi ga dvajset litrov!«

Šala ni sveža, a utegne biti duhovita. Še posebej, če sedete v avto, v katerem zna biti celo na pol uresničljiva.

Ampak o tem pozneje! Takšen avtomobil je namerč citroën AX 14 RD. Dizelski primerek iz družine najmanjših citroenov.

To so tudi v resnici majhni avtomobili: krajši od večine tekmecev istega, torej nižjega avtomobilskega razreda, a hkrati tako spretno oblikovani, da je karoserija enako po godu sodobni aerodinamiki, možnostima treh ali petih vrat ter skladnosti, ki jo je sicer – pri uravnotežanju skromnih zunanjih mer in potniške uporabnosti – težko doseči.

Citroën AX je avtomobil, pri katerem nosu – izza volana – ni videti: prednji pokrov je namreč strmo nagnjen in zavihnen proti

režam pred motorje, na obeh prednjih vogalih pa izrezan – zaradi oglato oblih žarometov. Tudi zadek vozila je potrebno uganiti: najbolj štrleč na njem je »račji repek« – spojler na pregi-bu zadnjih vrat, tik pod šipo na njih. Testni avto je imel štiri bočna vrata in zato po tri okna na vsaki strani. Vrata so prijeten uvod k prostornosti, ki jo ta malček ponuja. Namreč: povsem v nos stisnjen motor, spretno izrabljena notranja dolžina in daleč nad zadnjo klop zravnana streha omogočajo solidno notranjo ureditev za štiri, da, celo za pet oseb, če jim telesa bližina ne dela preglavic. Pri tem je se-

denja na obeh prednjih sedežih ali na zadnji klopi presenetljivo udobno; z izjemo slabega vtisa na račun vegastih prednjih zglavnikov, slabo oprijemljivih naslonjal ter premalo natančnih sedežnih premikov za voznika in njegovega desnega sopotnika.

Očitnejša stiska nastopi v prtljažnem prostoru, pod dviznimi in dvakrat teleskopsko oprtimi vrati ter pod polico, ki ni obešana kot je v takšnih primerih splošna navada, ampak je gibljivo vpeta in tako samostojna, če si želite, da bi bila na pol dvignjena. Ampak prtljažnik je kratek in plitek, saj je pod njim ter na zunanji strani avta (umazaniji



na dosegu) obešeno še rezervno kolo, povrh tega pa pri različici RD (in črka R pomeni le srednjo bogato zalogo opreme) zadnja klop ni deljiva, temveč le v cellem zgljbljiva. Je pa prtljajnik ob zloženi klopi seveda znatno večji in predvsem daljši!

Mali citroen se za vse te stiske skuša oddolžiti z izrezom zadnjih vrat vse do obilnega odbijača (da je dviganje prtljage kar se le da nenaporno) in s celo vrsto bolj ali manj velikih ter bolj ali manj pripravnih predalov, raztresenih na vseh koncih potniškega prostora.

Enako raztresena so, žal, tudi stikala (na primer za zadnjo meglenko, varnostne utripalke in gretje zadnje šipe), ki so povrh tega še neosvetljena, pa zahtevajo nekaj zavzete vaje, če jih hočete med nočno vožnjo najti in po potrebi hitro uporabljati. Citroenovsko značilen a v cellem neprikladen je volanski obroč z eno samo široko prečko: sicer

debelo obdan s plastiko ne omogoča zanesljivega prijema, hkrati pa zahteva, da je troblja v stranski ročici za voznikovo levico. Povsem brez napak je med voznikovimi pripomočki le prestavna ročica: kratka, lahkotna in zelo natančna. S pedali je pa več težav: zelo majhna so, povrh tega pa je volanski drog nevarno blizu zavornega pedala. Hočem reči, da se utegne zgoditi, da vam drog odrine nogo ravno takrat, ko je to najmanj primerno. Pa je pametno zavirati le s konico čevlja. In z nepredebilimi podplati!

Armaturna plošča testnega avtomobila je bila sicer dobro zasenčena in dobro vidna, toda skopa: s klasično uro, z merilnikom hitrosti ter dvema kilometriskima števcema, z merilnikom goriva in z osnovnimi kontrolnimi lučmi. Samo levemu zunanjemu ogledalu streže pecelj za nastavljanje od znotraj in samo en brisalnik prednje šipe tudi pri

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,0 x 77,0 mm – gibna prostornina 1360 kubikov – kompresija 22,0:1 – največja moč 38 kW (53 KM) pri 5000/min – največji navor 84 Nm pri 2500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – vrtnične komore – visokotlačna (rotacijska) črpalka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 700 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,418; II. 1,810; III. 1,276; IV. 0,975; V. 0,767; vzvratna 3,584; diferencial 4,060 – platišča 4 1/2 J x 13 – gume 145/70 SR 13 (michelin)

Voz in obesa: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzvojni prečni vzmeti, teleskopska blažilnika, vzdolžna vodila – dvo-krožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,2 zavrtljajo 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 – kolotek spredaj 1,380, zadaj 1,300 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 725 kg – dovoljena skupna teža 1165 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 360 kg – prtljajnik (normno) 275/670 litrov – posoda za gorivo 43 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 155 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 14,3 s – poraba goriva (ECE): 3,6/5,0/5,2 litra plinskega olja na 100 km





Prtljažnik: skromen, toda povečljiv in lahko dostopen.

tem avtu ni najugodnejše pomagalo za boljše vidljivost. Slabota sta tudi žarometi, k značilni francoski svojeglavosti pa štejem pokrov posode za gorivo: vsakič sproti nadležno nepripraven, pa najsi ga hočete odpreti ali spet zapreti. Oboje je tako ali tako moč opraviti le s sukanjem ključa v njegovi ključavnici.

K sreči je to početje pri citorenu AX 14 RD razmeroma porredko opravilo. Kajti, D v oznaki pomeni dizel v nosu. Ko gre za žejo po gorivu pa je ta dizel izredno ugodna naprava.

Dizelski AX so krstili jeseni leta 1988, torej nekaj več kot dve leti za bencinskimi različicami.

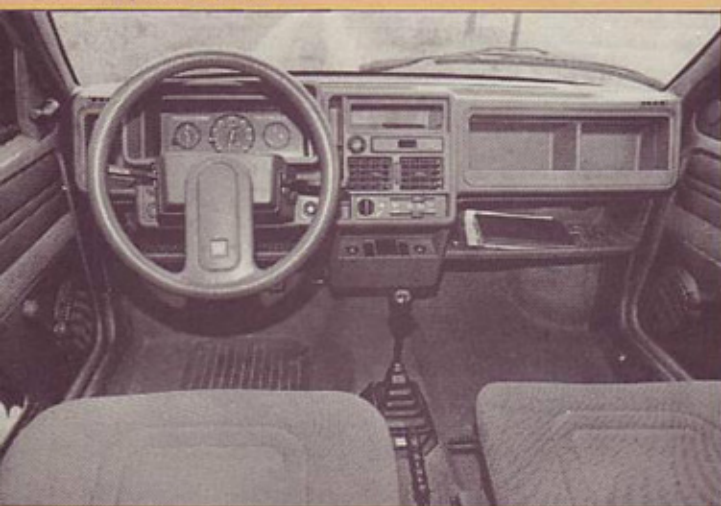
Ampak tudi dizel sodi v motorno družino s tovarniško oznako TU, kar pomeni, da je nastal iz bencinskega motorja. »Bencinske« so zato tudi njegove osnovne mere: vrtina, gib in 1360 kubičkov gibne prostornine v štirih valjih. »Bencinske« pa so tudi številne ostale lastnosti: lahka kovina za blok in glavo, odmična

gred v glavi ter zobati jermen zanj, pa še v celem majhna teža in dovolj skromne mere, da se tuji ta motor dobro poda tesno odmerjenemu in na težo občutljivemu nosu citroena AX.

Seveda so valje in bate dodatno obdelali, batne obročke posebej okrepili, glavo močnejše zatesnili, hkrati pa poskrbeli za vrtnične komore, skozi katere visokotlačna rotacijska črpalka pošilja plinsko olje v motor. Dizelske potankosti so v vseh nadrobnostih sproti zavarovali pred odvečnimi težami, vozilo v celem pa – s pomočjo hidroelastičnega vpetja motorja – pred dizelskimi tresljaji.

Lahkotna zasnova s spretno optimirano glavo omogoča ugodno največjo moč 38 kW (53 KM), ki jo ta dizel doseže pri živahnih 5000 vrtljajih v minuti in tudi povsem uporaben največji navor 84 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti. Vpadljivo visoka je specifična moč, ki znaša več kot 38 KM/liter, to pa je številka, s katero se ta Citroenov agregat

Armaturna plošča: skopa z merilniki, obdana z neredom velikih in majhnih (a tudi priročnih) predalov.



uvršča med največje litrske moči običajnih dizlov in posega že v litrske zmogljivosti dizlov, okrepljenih s turbinskimimi polnilniki.

Njegovo veselje do dela se kaže že s kratkim predgrevalnim časom, potem z brezhibnim vžiganjem in ves čas vožnje s sprotimi odzivanji na ukaze s pedala za plin. Ta motor se zares rad vrtil, tudi čez številko 5000, kar pomeni, da je z njim (če avtomobil ni ravno polno obložen) brez težav mogoče slediti tudi zahtevnejšemu utripu sprotnega prometa. Toda tako zelo vožno zmogljiv kot obeta tovarna, pa citroen AX 14 RD vseeno ni.

S tem avtom ter z dvema oseba in s polno posodo goriva v njem smo pospeševali z mesta do hitrosti 40 km na uro v 3,3 sekunde, do hitrosti 60 km na uro v 6,4 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 17,9 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 30,3 sekunde. Največja hitrost, ki jo je zmogel testni avtomobil je znašala 153 kilometrov na uro, kar je hkrati s pospeškom 0–100 km na uro opazno slabše od tovarniških obljub.

Med meritvami pospeškov smo pretikali pri resničnih hitrostih 37, 70, 99 in 125 kilometrov na uro, kar je pomenilo 5100 motornih vrtljajev v minuti.

V enakem motornem območju, torej na zgornji zmogljivostni meji pa je avtomobil dosegel tudi svojo največjo hitrost. Morebiti velja k tem številkam zapisati še to, da je testni avtomobil, ki nam ga je odstopil koprski Cimos, pred našo preskušnjo prevozil 29000 kilometrov.

Ampak, ker običajnih voženj človek ne opravlja s štoperico v roki in, ker je ta dizel dovolj prožen tudi za zmerno in tekočo vožnjo, velja omeniti le eno njegovo vpadljivo slabo lastnost: trušč, ki ga ta dizel zganja, ne glede na to, s kolikšnimi vrtljaji se ročična gred v njem vrtil. Krivdo zanj je najverjetneje moč razdeliti – med robato in ugodnim zmogljivostim naravnano zgorevanje v njem ter med pomankljivo zvočno izolacijo potniškega prostora. Ušesom v tem avtu se preprosto zdi, da poslušajo trušč tovarnjaka.

A se taisti motor človeku tudi hitro prikupi. Saj ni skrivnost, da so se citroenovci s tem dizlom zapisali med rekorderje, ko gre za skromno porabo goriva. Poraba je seveda močno odvisna od načina vožnje in povprečnih hitrosti, ki jih od avta zahtevate, a je povprečje našega testa kljub



Motor: majhen dizel v majhnem nosu.

temu običajlo pri samo 5,8 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Povrh tega je to število povzročilo tudi nekaj dolgotrajnih voženj po avtomobilskih cestah in z največjo hitrostjo, medtem ko so najvarčnejše testne etape dokazovale, da je moč porabiti tudi samo 4,3 litra goriva na 100 kilometrov. In pri tej številki, dragi moji, je človek pripravljen potrpeti tudi na račun tistega, kar mu pri tem dizlu, morebiti ni všeč.

Pa, saj je ta avtomobil v celem čisto prijeten izdelek: z malce pretirdim volanom, a z dobrimi zavorami, z malce premehkim vzmetenjem, a z zanesljivo lego na cesti. Na hitro vožene ovinke se odziva s »pretežkim« nosom, na naglo odzemanje plina v ovinku pa z dovolj kontroliranim zdrsanjem zadka. Le zelo kratkih gub pod kolesi ne mara: na njih ni le glasen, ampak tudi nervozno tresoč se avtomobil.

Bistvo citroena AX 14 RD pa seveda ostaja v njegovem motorju, oziroma v skromnosti tega modernega dizla. Ali drugače rečeno: ker je z do vrha napolnjeno 43-litrsko posodo goriva v tem avtu mogoče prevoziti (povprečno) 741 kilometrov, z zmerno vožnjo pa še precej več, ni nikakršnega dvoma o tem, kako plinsko olje priteka v motor: po kapljicah!

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović

