



zemanju volana na hitrih ovinkih pa je dostikrat mogoče odpraviti že samo s hitrim in kratkim popravkom na pedalu za plin. Občutek zanesljivosti počujejo tudi štiri kolutne zavore, volan s servojačevalnikom in samo 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke pa je enako kot hitremu vijuganju in počasnim manevrom v gneči.

Opel omega caravan 2.3 TD GLS je torej eden izmed tistih

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 92,0 × 85,0 mm – gibna prostornina 2260 kubikov – kompresija 23,0:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 4200/min – največji navor 190 Nm pri 2200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – blok in glava iz sive litine – visokotlačna črpalka bosch – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 910 W

Prenos moći: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 4,044; II. 2,265; III. 1,434; IV. 1,000; V. 0,842; vzvratna 3,748; diferencial 3,450 – platišča 5 1/2 J × 14 – gume 185/70 R 14 (dunlop)

Voz in obese: kombi za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na

posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator; zadaj viačni vzmetni, poševna vodila, dvojni teleskopski blažilniki – stabilizator – dvokrožne zavore, kolutje za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, prestava 14,7:1.

Mere in teže: dolžina 4,730 m – širina 1,772 m – višina 1,481 m – medosna razdalja 2,730 m – kolotek spredaj 1,447 m, zadaj 1,465 m – rajdnik krog 10,8 m – teža praznega vozila 1385 kg – dovoljena skupna teža 1950 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavor 565 kg – prtičnik (normno) 540/1020/1850 litrov – posoda za gorivo 75 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 15,5 s – poraba goriva (ECE): 5,5/7,7/8,2 litra plinskega olja na 100 km

Citroen AX 14 Tzs

REVOLUTIONNAIRE!

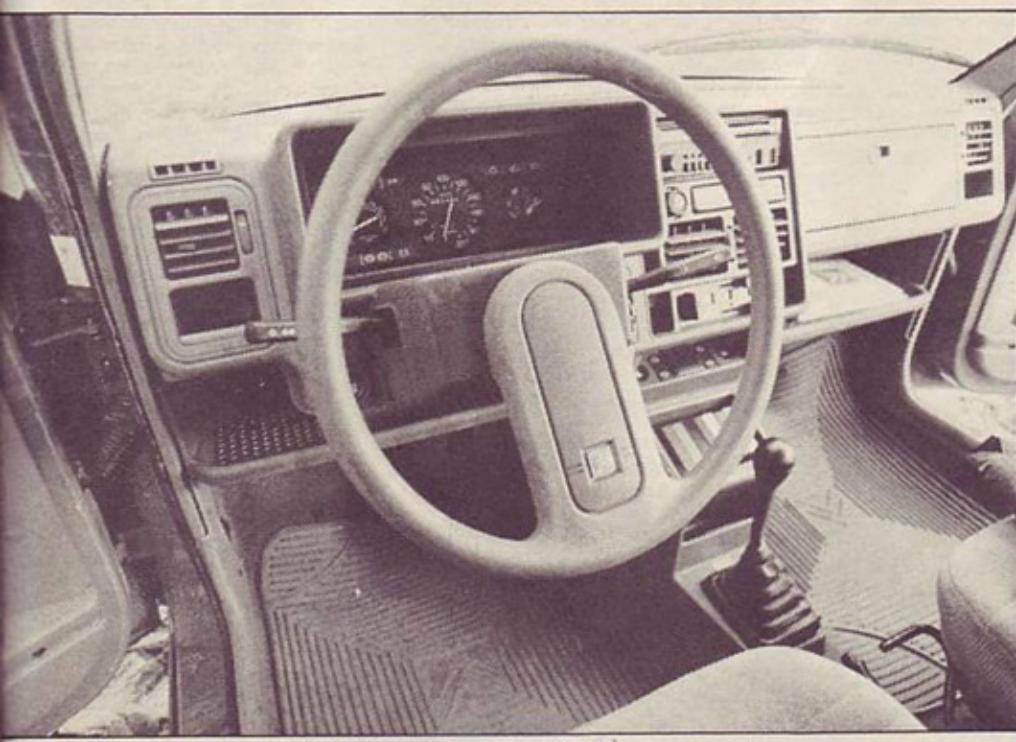
Najmočnejši motor, najboljša oprema

Greh takoj priznam: naslov tega pisanja sem prepisal iz nad glave srčkanega Kitajčka, ki na oglasu za citroen AX kroži po vsem svetu. A je Kitajček le drobec orjaške in drage reklamne kampanje, ki so jo Citroenovi v celoti sprijali s pomočjo njegove širne dežele. Tako je citroen AX, najnovježji in najmanjši izdelek te avtomobilskih hiš, imogrede dokazal, da je dovolj okreten tudi za vožnjo po kitajskem zidu. Da je obenem revolucionaren avtomobil, pa tudi ni iz trte zvito!

Pa, saj smo o revolucionarnosti tega novinca pisali že leta 1986, v takratni 20. številki naše revije, takoj po krstni vožnji z njim. Tokrat smo preiskovali najodločnejše motorizirano in hkrati najboljše opremljeno različico AX sport, ki je prestižnejši na račun svojih športnih ambicij in dodatkov.

Testni avtomobil nam je odstopila Citroenova avstrijska podružnica, saj korpski Cimos ne premore niti dovolj možnosti niti dovolj zagretosti za tovrstno sodelovanje. To je obe-





Pred voznikom: malce nereda, citroenovski volanski obroč

nem tudi odgovor vsem tistim, ki bi raje brali o pri nas priljubljenejši in dostopnejši različici AX 11. Vozili smo pač tisto, kar so nam ponudili – in katalizator v izpušnem sistemu testnega avtomobila je bil pač logična posledica avstrijske registrske številke na njem.

Navezadnjne pa: ko gre za revolucionarne lastnosti, niti ni posebej pomembno, v kateri različici sediš. Citroeni AX so v bistvu vsi enaki, razlike med njimi gredo le na račun različno velikih motorjev in

različno zajetnih paketov opreme, označenih s številkami in črkami na zadkih.

Citroen AX je majhen avtomobil. Odločno krajiš od fiata una, renaulta 5, forda fieste ali VW pola. Je pa kljub temu zelo skladen in obenem ugodno aerodinamičen, ter neverjetno prostoren! Na prednjih sedežih ni počutje nič slabše kot v kakšnem od modernih avtomobilov srednjega razreda. In tudi na zadnji klopi je v sili dovolj prostora za tri potnike.

K sreči ponujajo tudi različice s petimi vratil! Kajti pri takšnem AX kot je bil testni, ki ima samo dvoje vrat na obeh bočkah, je prava umetnina zlesti tja, na zadnjo klop.

Aerodinamika je sicer krasno poglavje, saj sili tovarno, da izdela gladko in v stikih natancno spojeno karoserijo, a jo, žal, zapelje tudi v takšna dejanja kot so kljuge na vratih tega avta: vdrete in kot nalač za lomljenje nohtov. Toda, vrata se odpirajo široko in tudi

tista, nad prtljažnikom, sežejo dovolj visoko, da niso v napotu med nakladanjem prtljage. Prav dosti prtljage v ta avto seveda ne gre, toda citroen AX je kombi-limuzina, to pa pomeni snemljivo zadnjo polico in zložljivo (tudi po polovici) zadnjo klop.

Še bolj opazno je ta avtomobil naklonjen drobnjarjam. Po tovarniškem štetju je v citroenu AX natanko 18 manjših in večjih predalov, nekaterih res da tako skromnih, da jih komaj opaziš, so pa. Pri tem niso pozabili niti na steklenici, ki ju je, po eno, moč vtakniti v posebej pripravljeni vdrtini v vseh vratih.

Lepo je, da so se pri Citroenu odrekli »satelitom« ob volanu in jih zamenjali z običajnimi, voznikom splošno znanimi ročicami ob volanskem drogu. Ni pa jasno, zakaj tako goreče vztrajajo pri volanskem obroču z le eno široko prečko in pri troblji v ročici za levo voznikovo roko. Tudi ni jasno, zakaj je merilnik vrtljavje na armaturni plošči tako zelo majhen in zakaj so stikala za razne dodatne naprave (pri Tzs: za zadnjo meglenko, zadnji brisalnik z brizgalko, varnostne utripalke in gretje zadnje šipe) razmetana na vseh koncih armaturne plošče in konzole ob njej.

Ampak k serijski opremi te različice sodijo tudi osrednja ključavnica, električno vodení šipi v vratih, zatemnjena stekla, dva zglavnika in štirje var-





nostni pasovi. K zračenju prispevata v stran pomicni zadnji bočni okni, k vozniški skoraj vsakdanji jezi pa neznanško nepripraven pokrov posode za gorivo. Ampak takšnih neprikladnosti je v tem avtu še nekaj: na primer sprožilo prednjega pokrova, ki ga je zelo težko doseči; pa kljuka zadnjih vrat, ki celo ob lepem vremenu ni čista; pa dve zelo težko nastavljivi zunanjii ogledali; in samo en brisalnik prednje šipe, s katerim bi bilo vse v redu, če bi bil brisanju v celoti kos.

V citroenu AX je kljub temu prijetno sedeti. Nos vozila je tako strmo nagnjen, da ga izza

volana sploh ni videti. Armaturna plošča je v celiosti dosti bogatejša, kot bi v tem vrednostnem razredu pričakovali. In prednja sedeža sta resa kratka, zato pa od strani dobro oprjemajoča, pa tudi dovolj daleč nazaj ju je mogoče odriti. Najboljši kos med vsemi vozniškimi pripomočki je zagotovo prestavna ročica: kratka, lahketna in zelo natančna.

Tudi volanski obroč je s samo tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke ugodno neposreden, obenem pa zgledno lahket, a žal nepripravne oblike.

In gretje je presenetljivo iz-

datno, obenem pa preprosto in učinkovito nastavljivo.

Zdaj torej veste: citroen AX je lijken, od zunaj zmerno plastično obrobljen avtomobil (ček) z veliko notranjega prostora in z dovolj svežine, da se človeku prikupi. Je citroen, ki ni pretirano citroenovski. In mnogim zna biti to všeč.

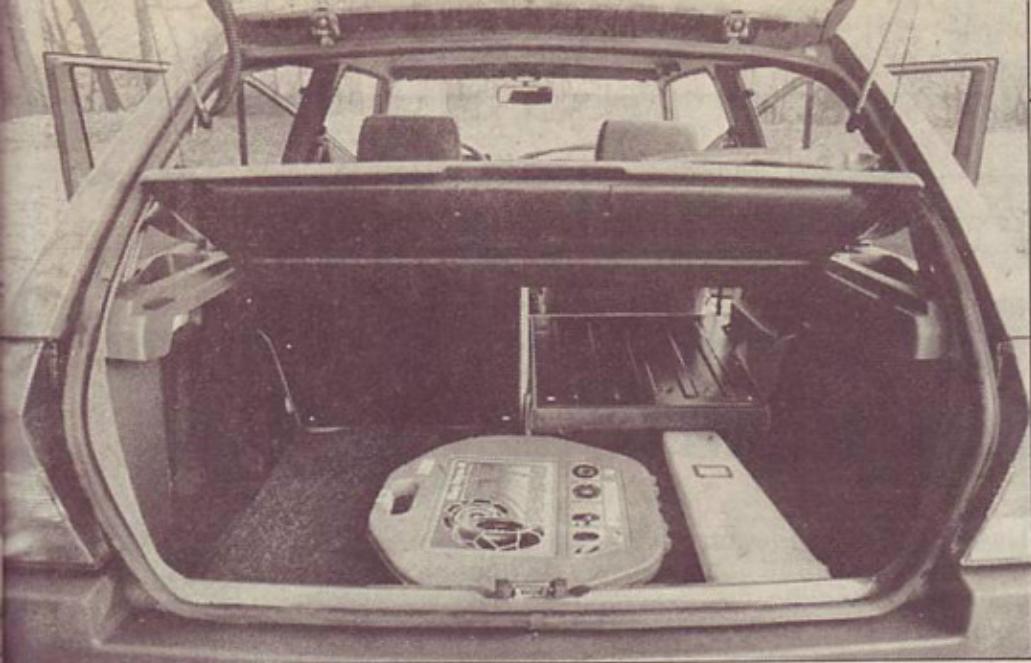
Med odlike sodi tudi njegova majhna teža. Citroen AX 14 TZS tehta le 695 kilogramov (največja dovoljena teža: 1115 kilogramov) in to je motorju, ki ga poganja, seveda močno v prid. Motor je na novo predelan izdelek koncerna PSA, nameščen poprek v nosu, izde-

lan v celiem iz lahke kovine, z odmično gredjo v glavi in z elektronsko nadziranim padotočnim uplinjačem. Ob 1360 kubikih gibne prostornine, kompresiji 8,8:1 in katalizatorju v izpušnem sistemu zmore največjo moč 44 kW oziroma 61 KM pri 5200 vrtljajih v minutu in največji navor 103 Nm pri 3000 vrtljajih v minutu. Hladen in vroč brezhibno vžiga, zlahka in uglašeno steče in se rad vrti. Prepovedano rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6000 in na tej točki smo pretikali tudi pri naših meritvah (z dvema osebama in s polno posodo goriva v avtu). Z mesta do hitrosti 60 km na uro je testni AX 14 TZS pospešil v 5,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 13,0 sekunde, do hitrosti 120 na uro v 20,2 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 34,5 sekunde. Največjo hitrost smo dosegli v peti prestavi: 166 kilometrov na uro. Toda: testni avtomobil je bil obut v zimske gume (michelin X M + S), zato izmerjeni rezultati ne morejo obvljati za povsem natančne.

Ker smo citroen AX brez priznanih gnali ves čas približno 3000-kilometrske preizkušnje, je bila poraba goriva razmeroma visoka: 8,4 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov. Ampak, da je ob tem motorju opazno višja kot pri ostalih dveh, so predvideli tudi v tovarni. Zato je posoda goriva zanj večja, 43-litrska.

Ceprav je – mehanično glezano – motor brez težav kos zvišanim vrtljajem, pa se nanje odzove s precej trušča. In, ko





V zadku: majhen, a prilagodljiv prtljažnik

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib $75,0 \times 77,0$ mm – gibna prostornina 1360 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 44 kW (61 KM) pri 5200/min – največji navor 103 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – blok in glava iz lahke litine – padotični uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 675 W – tranzistorски vžig – izpušni sistem s katalizatorjem

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – enok-

lutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,418; II. 1,950; III. 1,357; IV. 1,054; V. 0,854; vzvratna 3,584; diferencial 3,444; platišča 4 1/2 J \times 13 – gume 155/70 R 13 (Michelin X M+S)

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vzvojni prečni vzmeti, teleskopska blažilnika (vodoravna), vzdolžna vodila – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servoomejevalnik moči zadaj – volan z zobato lestvijo, 3 zavrtljaji

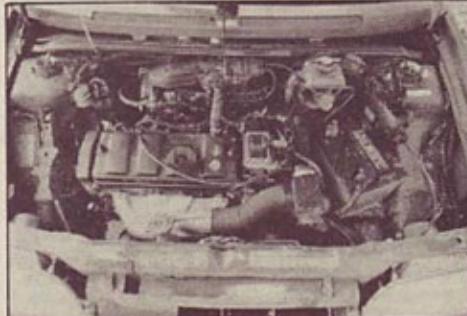
od ene do druge skrajne točke, prestava 18,8:1

Mere in teže: dolžina 3,495 m – širina 1,555 m – višina 1,355 m – medosna razdalja 2,285 m – kolotek spredaj 1,370 m, zadaj 1,290 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 695 kg – dovoljena skupna teža 1115 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 345 kg – prtljažnik (normno) 256/627 litrov – posoda za gorivo 43 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 163 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,3 s – poraba goriva (ECE): 4,4/6,2/7,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km



Zadnja vrata: visoko dvignjena, čvrsto optra



Motor: znan že od prej, vnovič obdelan



Pokrov za gorivo: skrajno nepripraven

mur gre trušč na živce, lahko ta motor mirne duše in z dovolj zaupanja v njegovo prožnost uporablja tudi v nižjih delovnih območjih. Predvsem ne preveč obremenjen je ta AX lahko tud zelo uglaljeno tekoč avtomobil, pa ne le na račun motorja.

Tudi podvozje tega vozila, z volanskim mehanizmom in z zavorami vred je namreč uglašeno na lahketost. Volan, na primer, je mogoče skrati tako rekoč z enim prstom, ne glede na hitrost vozila. In zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, ter s servoojačevalno napravo povsem zlahka kljubujejo tudi večkratnim ostrim zaporednim naprejanjem.

Vsa štiri kolesa so posamično obešena. Prednji se opirata na vzmetni nogi, prečna vodila in stabilizator, zadnjima strežeta vzvojni vzmeti ob vodoravnih blažilnikih, da ostane za prtljažnik čimveč prostora, ter vzdolžnih vodilih. Vzmetenje je naklonjeno udobni vozniji in zahtevnemu ovinkarjenju hkrati. Nagibanje karoserije je včasih strašljivo, a povsem nevarno. In lega vozila v celoti je zanesljiva. Seveda se AX obnaša kot značilen avtomobil s prednjim pogonom, kar pomeni, da hoče ob hitrih vijuganjih sprotno dodajanje volana, na odvzemjanje plina pa se odzove z enakomernim in netezavno nadziranim zdrsavanjem zadka. Zoporno nemiren postane le med vožnjo naravnost, če je hitrost velika. In na preostra speljavanja, pa tudi na kratke gube v tleh pod kolesi, spomni voznika z nervoznim stresanjem volana. Razmeroma velik pa je njegov rajdni krog – in to je potrebno med tesnimi parkiranjemi pravocasno predvideti.

Citroen AX 14 Tzs zna biti torej ugoden avtomobil, če so vam majhni, moderni avtomobili všeč. Ugaja z opremo in zmogljivostmi. Ugaja s prostornostjo. In ugaja z izdelavo, vključno z nekaterimi drobnimi domislicami v njem.

Revolucionar? Morebiti, ampak ne tako zelo odločen, da bi se svet zaradi njega ustavljal. Kitajček na plakatu torej malce pretirava, laže pa vseeno ne!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ