



Test:

CITROËN AX 4x4

Citroën je lani poleti pomladil model AX potem, ko je v začetku istega leta predstavil novi model ZX.

S pomladitvijo je predstavil tudi nekaj povsem novih različic, tudi model 4x4.

Konkurenca že nekaj časa ponuja podobne modele in ker je v boju za tržni delež vsak kupec dobrodošel, je Citroën kot prvi francoski izdelovalec ponudil majhen avtomobil s štirikolesnim pogonom.

KOMPROMIS

Prav v tem času je AX dopolnil šest let in spodobilo se je, da ga matična tovarna nekoliko, kot je sedaj to v navadi, pomladi. Pri zunanosti opazimo spremembe na odbijačih, ki so bolj obli, maski hladilnika, ki ima samo eno rebro namesto prejšnjih dveh, plastičnih obrobah, ki so zajetnejše (kar posebej velja za 4x4) ter zadnjih vratih, ki so sedaj skupaj s spojlerjem bolj mehkih oblik. Tudi kolesni obroči so drugačni in utripalke ob prednjih lučeh so bele namesto rumene, kot pač narekuje moda.

Kljub zunanjim spremembam je AX še vedno najkrajši v svojem razredu, kar mu ob lahkotni vodljivosti zagotavlja veliko okretnost v mestni gneči. Spremenjen pa je tudi voznikov delovni prostor: volan ima (končno) dve prečki, armaturna plošča pa je ugodnejša kot prej. Lepi, pre-

gledni in prav nič kičasti merilniki (testni avto je imel eno bogatejših izvedb) temperature hladilne tekočine, hitrosti, motornih vrtljajev in goriva so enaki kot v modelu ZX, pa tudi stikala niso več tako razmetana kot prej: večini funkcij služita ročici ob volanu, stikali za zadnjo meglenko in ogrevanje zadnje šipe pa sta na dosegu rok ob merilnikih v armaturni plošči. Nekoliko odročno je le stikalo varnostnih utripalk na sredinski konzoli. Poleg njega sta še pepelnik in vžigalnik, nad njimi pa stikalo tristopenjskega ventilatorja in ročice za nastavljanje zračenja ter gretja. Pri teh nekoliko moti, da je dotok zunanjega zraka zaprt le v eni legi.

Sicer je zračenje v vozilu učinkovito, tudi po zaslugi rež na armaturni plošči. Na sredinski konzoli, prav na vrhu, je prostor za radijski sprejemnik. Ker je cela armaturna plošča oblejša, tudi preda-

lov in predalčkov za odlaganje drobnarij ni več toliko kot prej.

Pred sovoznikom ni več police, je pa predal (brez notranje osvetlitve) nekoliko zajetnejši. Prestavna ročica je še vedno kratka in lahkotna, pred njo pa je stikalo za vklop štirikolesnega pogona. Kljub zunanji majhnosti je v avtu presenetljivo veliko prostora (tudi na zadnjih sedežih), sedeži pa so udobni tako za krajše vožnje kot za daljša potovanja. Nepripravne so kljuge vrat: tiste, za zaklepanje vrat od znotraj, so pretanke in zato (predvsem za ženske roke ali v poletni vročini, ko so roke potne) težko oprijemljive, druge, za odpiranje oken, pa so nameščene prenizko in preveč proti zadnjemu delu vrat, zato pri odpiranju oken naletite na oviro – sedež. Lučka za osvetljevanje, ki se prižge le pri odpiranju prednjih vrat, je sicer močna, a smo vse-



eno pogrešali dodatno lučko za branje (zemljevida), ki jo imajo nekatere različice.

Prav tako lahkotna, kot so ročice, stikala in prestavna ročica (pri testnem avtu smo imeli težave s pretikanjem iz prostega teka v prvo in vzvratno prestavo, vendar menimo, da gre za izjemo), so lahkotna tudi pedala. Topel ali hladen motor nerad takoj steče, je pa potem zelo uglajen in tih. Odlikuje ga velika prožnost, saj enakomerno vleče že od dvatisoč motornih vrtljajev, res pa je, da postane glasnejši, če ga priganjate v visoke vrtljaje, čeprav se temu prav nič ne upira. Zasluga za to je v njegovi konstrukciji: blok in glava sta iz lahke kovine, ventile krmili odmična gred v glavi, dvojni uplinjač pa je elektronsko nadziran. Motor je v kombinaciji z dobro aerodinamiko pri normalni vožnji tako tih, da se močno slišijo le Michelinove gume. Tem razen glasnosti ni kaj očitati: tako na suhem kot v mokrem ali na peščenih tleh je oprijem več kot zadovoljiv. Podvozje je značilno francosko mehko, dobro požira udarce, le pri hitro voženih dolgih zavojih je avto nemiren. Tudi zavore so bile zmogljivostim motorja in obremenitvam ves čas kos.



Armatura plošča: razred višje

Poleg motorja je pod prednjim pokrovom prostor le še za akumulator



Popolnoma drugačne vozne lastnosti pa avto dobi, ko vključite štirikolesni pogon (tovarna dovoljuje vklop tudi med vožnjo v katerikoli prestavi, ne glede na hitrost). Volan je pri ostrejših zavojih zaradi toge zveze med prednjimi in zadnjimi kolesi zelo trd tudi na spolzkah tleh.

In ker je zveza toga, pri Citroënu odsvetujejo vožnjo po suhem asfaltu s pogonom na vsa kolesa.

Vsa prednost pogona 4x4 pa se tako ali tako pokaže šele na spolzkem terenu: zadek »odnese« šele pri večjih hitrostih in vozilo je v splošnem nevtraln.

Tudi odnašanje zadka pri večjih hitrostih je veliko lažje nadzorovati kot pri dvokolesnem pogonu. Pri grobem speljevanju ne pride do zdrsanja koles, saj so vsa v oprijemu. In, (tudi po zaslugi močnega motorja), zmogljivosti pri premagovanju vzponov so skorajda neverjetne, tako da voznika zamikajo tudi zahtevnejše terenske vožnje. Vendar tem AX ni namenjen. Vzmetenje je premehko in najmanjša razdalja od tal je premajhna, čeprav je v primerjavi z drugimi različicami AX povečana; motor in menjalnik sta



pred udarci zavarovana s precej debelo pločevino. Zato je izpušna cev drugače speljana tako, da ne ovira vožnje po neravnem terenu. Ker smo se med testom pogostokrat vozili z vključenim štirikolesnim pogonom, je temu primerna tudi precej visoka povprečna poraba goriva, vendar naj vas to ne preslepi: pri normalni vožnji smo zaznali tudi precej nižjo porabo, med 6 in 7 litri bencina na 100 prevoženih kilometrov!

Ima pa tale štirikolesni pogon tudi neodpravljivo slabo lastnost: za rezervno kolo pod zadkom avtomobila zaradi dodatnega diferenciala ni več prostora, zato je nameščeno pokončno v prtljažnem prostoru, ki je s tem kar precej manjši. Manjka tudi osvetlitev prtljažnega prostora, ki je sicer kakovostno, v stilu notranjosti, sivo tapeciran. Zanimivo pa je, da sta zadnji kolesi zaradi konstrukcijske rešitve vgraditve zadnjega diferenciala pomaknjeni za dva centimetra bolj proti zadku avta, kot pri ostalih Citroënih AX.



Zaradi rezervnega kolesa je prtljažni prostor močno zmanjšan

Stikalo za vklop štirikolesnega pogona in kontrolna lučka zanj sta pred prestavno ročico



AX 4x4 je torej kompromis: med malčkom za mestno vožnjo in dovolj velikim avtomobilom za daljša potovanja, med »civilnim« avtom in terencem, ki je sposoben več, kot si lahko mislite. Zares ugoden vtis o njegovih dobrih lastnostih kazi žal, le cena.

Tekst: Vinko Kernc
Foto: Srđan Živulović

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj, prečno – vrtna in gib 75,0 x 77,0 mm – gibna prostornina 1360 ccm – kompresija 9,3:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5800/min – srednja hitrost bata pri največji moči 14,89 m/s – specifična moč 40,44 kW/liter (55,15 KM/liter) – največji navor 114 Nm pri 3800/min – ročni gred v 5 ležajih – 1 odnična gred v glavi (jermer) – 2 ventila na valj – glava iz lahke kovine – napajanje z dvojnimi padočnim uplinjačem (solex) – tranzistorjski vžig – vodno hlajenje 4,8 litra – motorno olje 3,5 litra – akumulator 12 V, 36 Ah – alternator 50 A – 600 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I, 3,64; II, 1,81; III, 1,17; IV, 0,85; V, 0,68; vzvratna 3,58; diferencial spredaj 4,92; zadaj 3,6 – platišča 4,58 x 13 – gume 155/70 R 13 MXT, katalni obseg 1,67 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi 29,89 km/h.

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – $C_x = 0,36$ – spredaj posamična kolesa, vzmetni nogi (mac pherson), trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečne vzvojne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrajne zavore, spredaj kalutine, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 22:1, 3,6 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 3525 mm – širina 1555 mm – višina 1379 mm – medosna razdalja 2300 mm – kolotek spredaj 1377 mm – zadaj 1305 mm – rajdni krog 10,6 m – najmanjša razdalja od tal 140 mm (neobremenjen) – **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1490 mm – širina (kornolci) spredaj 1320 mm, zadaj 1315 mm – višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 860 mm – vzdolžnica prednji sedež 900-1050 mm, zadnja klopa 800-610 mm – premer volanskega obroča 370 mm – prtljažnik (normno) 210/605/1105 litrov – posoda za gorivo 43 litrov.

Teže: prazno vozilo 825 kg – dovoljena skupna teža 1260 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore 410 kg – dovoljena obtežba strehe 50 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 167 km/h – pospešek 0-100 km/h 12,6 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,3/8,1 litra neosvinčenega ali super bencina na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost 165 km/h (V. prestava)

Pospeški

0-60 km/h	5,2 s
0-80 km/h	8,5 s
0-100 km/h	12,8 s
0-120 km/h	19,6 s
0-140 km/h	29,5 s

1000 m z mesta: 34,7 s (hitrost 146 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,5 s (144 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,3 s (134 km/h)

Zavorna pot

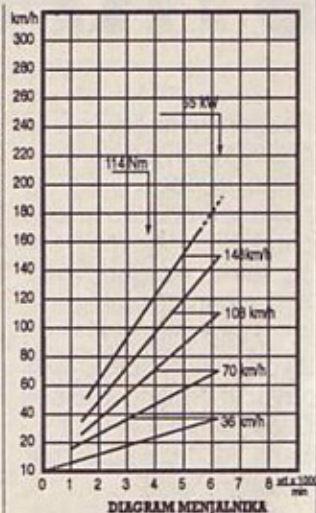
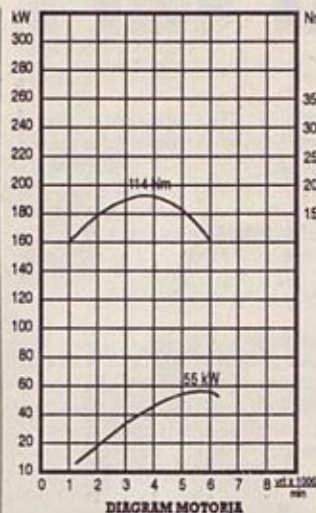
od 100 km/h 56,8 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60	resnično 57,4
kazalec 80	resnično 76,5
kazalec 100	resnično 98,6
kazalec 120	resnično 116,9

Poraba goriva

testno povprečje: 9,6 litra na 100 prevoženih km



Hvalimo

- prostornost glede na zunanje mere
- armaturna plošča
- prožen, zmogljiv motor
- lega vozila na spolzki podlagi (4WD)
- okretnost in lahkotno vodenje
- opozorilni zvočni signal zoper pozabljene prižgane luči

Grajamo

- majhen prtljažnik
- trde ročice zunanjih ogledal
- nepripravne ročice zaklepanja vrat in oken
- zadnja okna se odpirajo samo do polovice

Cena

1.040.000 SIT + 20 odstotkov tolarških dajatev (Cimos, Koper)

BEBOP
OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda