



Spačka, uradno imenovanega citroen 2 CV, ni mogoče nadomestiti. Spaček je legenda, stara že skoraj polna štiri desetletja. Torej naj bo takoj jasno: novi citroen AX ni novi spaček. Je pa povsem nov citroen nižjega razreda in obenem – tega ne gre prezreti! – pravilno citroen od vrha do tal.

Mikroklima v Saint-Julien-de-Cremps, ne prav daleč od Bordeauxa, je tiste sorte, da zmore tudi jeseni kljubovati biskajskim vetrovom s triindesetimi stopinjam v senci. In ta čas, ko si je brisal pot z obrazu, me je grški kolega Costas, s svojo značilno angleščino, pri kateri polovico besed požre sam, ostale moraš pa na pol uganiti, poskušal zasišati: kakšen se ti zdi AX? A je brž tudi sam odgovoril: mislim, da je uren, okreten in zelo modern; škoda, da mu prednja prema z volanom in merilniku vred preveč trepeta, saj bi bil drugače v celiem prav izreden avto. In že je mož izginil za vratí še ene različice.

Ta čas sem tudi sam zajel sapo, mu pritrdil in ga, že na ovinkih, poskušal ujeti. Ceste tam okoli so kot nalašč za podobne preskuse: ravne in gladke, zavite in robate, ozke in široke, v celiem pa »zelo«

Citroën AX

A kot avantgarda

Nov avtomobil v sedmih različicah: s tremi motornimi velikostmi in štirimi različno bogatimi opremami

hitre, če se vozniku zahoče tako. Pa so si citroeni AX – na preskušnjo sta bili različici 11 TRE in 14 TZS, torej boljša kosa od močnejših dveh novincev – odlično podajale asfalt in kolesa. Po okroglih tristo kilometrih vožnje in v takšnem okolju je človeku seveda dovolj jasno, kakšen je avto.

In citroen AX je dober avto. Na pogled je čeden: tri in pol metra dolg ter zelo skladen, ko gre za širino in višino. Oblikovali so ga v vetrovniku in od tam prihajata tudi ugodni številki za koeficient zračnega upora: ta sega od 0,31 do 0,33 (višja številka gre na račun »skvarjenega« rezanja zraka v primeru, ko je avtomobil opremljen še z desnim zunanjim ogledalom in širšimi kolesnimi gumami). Takšen doseg pa omogočajo: močno potlačen nos z najmanjšo možno odprtino za hladen zrak k motorju, prilepljena in zelo položna prednja šipa, tes-

no pritisnjene stranske in zadnja šipa, streha brez robov, »račji repek« na zapognjeno prisekanjem zadku, v spoilerja podaljšana odbijača, povsem sploščeni kolesni pokrovi, spremno oblikovano(i) zunanje(i) ogledalo(i) in vdrtine namesto kljuk na bočnih vratih. Vse površine so optično čiste in gladko zaobljene, kar prispeva v celiem tudi k ličnemu videzu vozila. In enako lična je notranjost: s prostorom za štiri do pet odraslih ljudi, z malce prekratkim pomikom sicer dobrih prednjih sedežev, pa z v celem izdatno, 1,61 metra dolgo notranjo dolžino. Pridobili so jo na račun utesnjenega motornega prostora pa – samejno za ta avtomobilski razred – na račun razmeroma skromnega prtljažnika, ki ponuja glede na zloženost klopi od 273 do 1170 dm³ prtljažne praznine. Ampak zadnja vrata, sestavljena iz plastike (tako kot tudi odbijača in poklopec

z zračnimi režami pod prednjo šipo) ter stekla nad njim, se odpirajo povsem od prtljažniških tal pa skoraj do navpične lege, čvrsto podprtia z dvema teleskopskima opornikoma. In zadnje naslonjalo je, razen ob najcenejšem paketu opreme, deljivo zložljivo. Tako nastane poldruži meter dolga ter na najširšem mestu 1,20 metra široka nakladalna površina, uporabna za vseh sort reči.

Notranjost sama po sebi pa je privlačna tudi zaradi ostalih nadrobnosti: zaradi številnih odprtih in zaprtih prostorčkov, namenjenih drobnarjem (in v obeh vratih celo steklenicam), zaradi skrbno zasenčene in moderno oblikovane armaturne plošče, zaradi izdatnih rež za gretje in zračenje, zaradi ličnih preprog in tapet ter zaradi voznikovega delovnega mesta v celiem. Citroen AX ne streže več z zamotanimi »sateliti« (po novem so jih odstranili tudi pri večjem BX), ampak z običajnimi in v svetu splošno znanimi ročicami ob volanu, s pregledno simboliziranimi preostalimi stikali, z malcem nerodnim vzvodom ročnega čoka in s trmasto citroenovskim volanskim obročem, ki je prijetno majhen, prijetno obložen, a ima samo eno neprijetno prečko, ki je rokam bolj v





napoto kot pa v pomoč pri zanesljivem oprijemu.

Je pa vse v redu s pedali, s kratko, lahko in zelo natancno prestavno ročico, z ubogljivo ročno zavoro in nazadnje tudi z vsem tistim, kar potrebuje voznik ob poslabšani vi-ljivosti: v mislih imam učinkovita žarometa in en sam, a temeljiti brisalnik prednje šipe. Zunanjima ogledala, strežeta peclja za nastavljanje z notranje plati in kljuki na vrati sta takšni, da ju najde tudi človek brez visokošolskega znanja. Takšne reči je – ob vse izrazitejših oblikoval-



Notranjost: pregledna, lična in prostorna



skih posegih modernega časa – vedno znova prijetno videti.

Prednja sedeža sta na pogled ozka in kratka, a se nenačadno dobro zlijeta s telesoma, bistra pa je tudi pričvrstitev (že zdaleč ne več osamljenih) spodnjih oprijemališč za varnostne pasove direktno na sedežne opornike, da sta pasova kar se le da po volji legi teles.

Paketi opreme oziroma njenih bogastva se – tudi to je že znana citroenovska navada – stopnjujejo skladno s črkami na zadkih različic in sicer v temelj zaporedju: E, RE, TRE in TRS ter Tzs. Črke same po sebi nimajo globjega pomena, zato si jih ne velja vtiskati v možgane. Je pa vredno povprašati zanje, če boste katerega od teh avtom kupovali. Kajti oprema se pri črkah Tzs povzpone tudi do takšnih detajlov kot so zatemnjene šipe, digitalna ura in zvočniki z radijsko anteno vred.

Za motor se pri citroenih že dolga leta ve: da poganja prednji kolesi. Za citroen AX so motor – v obliki združenega dela pri koncernu PSA – na novo zasnovali. Seveda bi lahko uporabili tudi »fire«, ki ga je PSA gradil skupaj s Fiatom, ampak za to priložnost se jim ni zdel dovolj izdaten. Motor citroena AX je v celiem iz lahek kovine, nosi tovarniško oznako TU, v avto pa so ga namestili poprek nad prednjo opremo. Namenili so mu izredno lahke bate, sploščene batne obroče, kroglaste izgorevalne prostore s svečicami v

sredinah, dvokovinske ventilskie odmikače in tranzistorški vžig. Obenem pa tudi različne gibile prostornine in različne moći ter navore, skladno posamičnimi oznakami različic. Stevilki 10 na avtomobilskem zadku pripada 954 kubični motor, ki zmore 33 kW oziroma 45 KM pri 5200 vrtljajih v minutih. Če piše na zadku AX 11, pomeni to 1124 kubični motor z največjo močjo 40 kW (55 KM) pri 5800 vrtljajih v minutih. In v nosu citroena AX 14 je 1360 kubični motor s 47 kW oziroma 65 KM največje moči. Ostale lastnosti in zmogljivosti si oglejte v stolpcu s tehničnimi podatki. Velja pa vedeti, da so novi citroeni izredno lahki avtomobili (karoserijska školjka tehta – ne glede na različico – le 165 kilogramov, vozila v celoti pa so povprečno za 100 kilogramov lažja od temcev iz istega razreda) pa imajo motorji razmeroma lahko in učinkovito delo, še posebej, če upoštevamo, da gre za moderne agregate z ugodnimi zmožnostmi glede vrtljajev in prožnosti. Končnim rezultatom naklonjen je tudi štiri ali petstopenjski menjalnik v posebej lahkom ohišju in z različicam primerno preračunanimi prestavnimi razmerji. Pa so ugodne tudi porabe goriva.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – 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 – tranzistorški vžig

AX 10 E, RE: vrtina in gib 70,0 x 62,0 mm – gibna prostornina 954 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 33 kW (45 KM) pri 5200/min – največji navor 7,5 kmp pri 2400/min

AX 11 RE, TRE: vrtina in gib 72,0 x 69,0 mm – gibna prostornina 1124 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 40 kW (55 KM) pri 5800/min – največji navor 9,1 kpm pri 3200/min

AX 14 TRS, TZS: vrtina in gib 75,0 x 77,0 mm – gibna prostornina 1360 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 47 kW (65 KM) pri 5400/min – največji navor 11,5 kpm pri 3000/min

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski (AX 14: petstopenjski) sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – gume 135/70 SR 13 (Ax 14: 155/70 SR 13), michelin MXL

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev –

samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila (AX 14: stabilizator) – zadaj vzvojni prečni vzmeti, vodoravna teleskopska blažilnika, vzdolžna vodila – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj borbaste (AX 11 in 14: servo, omejevalnik moči zadaj) – volan z zobato letvijo, prestava 18,8:1 – 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,495 m – širina 1,555 m – višina 1,355 m – medosna razdalja 2,285 m – kolotek spredaj 1,380 m (AX 14: 1,370 m), zadaj 1,300 m (AX 14: 1,290 m) – rajndi krog 9,6 m (AX 14: 10,5 m) – teža praznega vozila 640 / 695 kubikov – dovoljena skupna teža 1055 / 1115 kg – prtljažnik (tovorna) 273/668/1170 dm³ – posoda za gorivo 36 (AX 14:43) litrov

Zmogljivosti (tovarna):

AX 10 E, RE: največja hitrost 145 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 17,9 s – poraba goriva (ECE): 3,9/5,6/ 5,6 litra bencina super na 100 km

AX 11 RE, TRE: največja hitrost 158 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,2 s – poraba goriva (ECE): 3,9/5,6/ 5,7 litra bencina super na 100 km

AX 14 TRS, TZS: največja hitrost 168 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,4 s – poraba goriva (ECE): 4,2/6,0/ 6,9 litra bencina super na 100 km

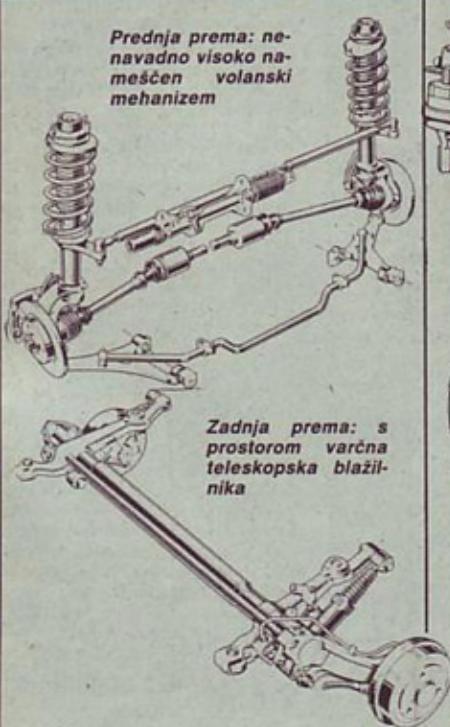
Motornim velikostim so prilagodili tudi prostornine plastičnih posod za gorivo: k najmočnejšemu motorju sodi 43-litrski, k manjšima pa 36-litrski posoda.

Moderno in kompromisno – za udobje in za zanesljivo vožnjo hkrati – je tudi podvozje novega citroena. Prednji premi z vzmetnima nogama in prečnimi vodili gre zameriti le nekaj že omenjene in pretirane občutljivosti na drobne udarce izpod koles (ki je tudi stabilizator pri AX 14 ne zmore povsem omiliti), zadnji posamečno obešeni kolesi pa se različnim voziškim okusom primerno sporazumevata s cesto s pomočjo prečnih vzvojnih vzmeti in vodoravnih teleskopskih blažilnikov, ki s takšno lego ne »motita« prtljažnega prostora. Zavore so spredaj kolutne in zadaj borbaste, ves čas zelo ostre krstne vožnje pa ni bilo opaziti, da bi nalogam ne zmogle biti kos. In tudi volan z zobato letvijo je za naglo vožnjo dovolj neposreden, za počasno vijuganje pa dovoljlahkoten, da je vozniku všeč.

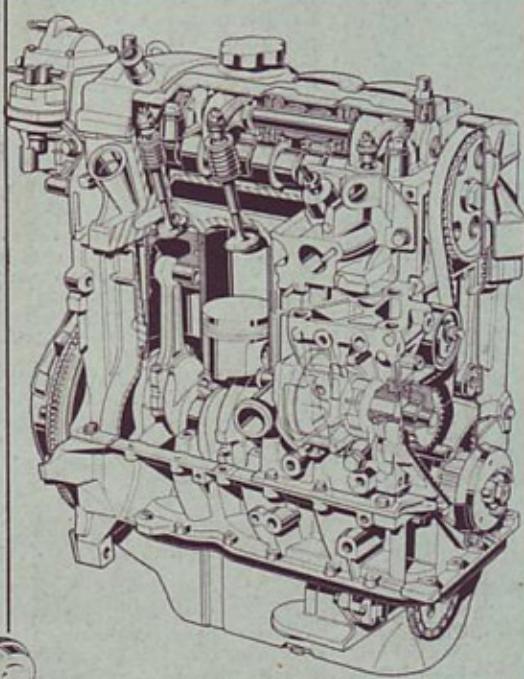
Seveda pa zgodbe o citroenu AX s tem še ni konec: v tovarni Aulnay severovzhodno in dvajset kilometrov daleč od Pariza (vanjo so vložili težke denarje, da so večidel proizvodnje teh vozil robotizirali) bodo za začetek naredili pa 300 teh avtomobilov na dan. Potem bodo proizvodno številko zlagoma dvignili čez 200.000 vozil letno. Obenem pa bodo ponudili: AX s štirimi vrtovi, AX z dizelskim motorjem in AX z bencinskim motorjem in vbrizgavanjem goriva.



Prednja prema: ne-nadavno visoko nameščen volanski mehanizem



Zadnja prema: s prostorom varčna teleskopska blažilnika



Motor: moderen, lahek in, sodeč po normnih porabah goriva, zelo nezahteven glede bencinske žage

Citroen AX je torej povsem nov in zelo svež avtomobil. Prav nič noča skrivati, da so vanj všili dosti od znanja, pridobljenega s pomočjo raziskovalnega vozila ECO 2000. In prav nič noča skrivati, da ga razganja od ambicij. Za zdaj sodi ta avtomobil v prvo vrsto takšnih in podobnih avtomobilov istega avtomobilskega razreda. Je nekakšna avantgarda, povsem vredna dvojne Citroenove strešice. In da prav zares noča postati spaček, dokazuje tudi s precej oholo ceno. V Franciji stane ta avtomobil – glede na različico pač – od 43.000 do 65.000 frankov. To pa je legendi o spačku lahko samo v prid.

MARTIN ČESENJ