



Citroen BX 16 TRS

Testni avtomobil tokrat ni bil testni avtomobil. Bil je izposojevalni avtomobil: rent-a-car. Cimos ga je najel pri Alpetouru, za prekus pri Avto-magazinu. Navsezdanje – nič slabega! Žal je imel najeti »testni«  
citroen BX 16 TRS prevoženih že več kot 40.000 kilometrov. To pa je pot, po kateri v razvitem svetu avtomobile prodajajo in kupujejo nove. Tudi ta citroen je ni mogel zatajiti.

## Moderna arhitektura

Iz Cimosovega dinarskega programa: francosko privzdignjeni srednji avtomobilski razred

In tako smo med napake testnega vozila že na začetku testa zapisali: polomljeni nastavljalni ročici obeh zunanjih ogledal; močno načeti metlici brisalnikov in – na račun zadnje – zdrsan zadnja šipa; omahljiva dvizna opora zadnjih vrat: škletanje v armaturni plošči; in ne več nežno obrabljene gume ter – s tem v zvezi – močno stresanje vozila pri večjih hitrostih. Tako: zdaj pa naša preskušnja!

### NAROČENA OBLIKA

Citroen BX so predstavili že pred tremi leti (Am, 23/1982 in z

njim zapolnili vrzel srednjega razreda, ki je do takrat zevala v ponudbi te francoske avtomobilske hiše. Je bilo pa tudi takoj jasno: BX so z udobjem in mehaniko tolikanj oplemenitili, da se je nesramežljivo približal velikemu CX. Seveda so s to potezo seznanili tudi kupce.

Karoserija s sploščenim nosom, prisekanim zadkom in petimi vrati, sicer pa s precej oglatimi robovi, a s količnikom zračnega upora  $C_w=0,34$  aerodinamično tudi zdaj še za silo po okusu časa, ni Citroenovno delo, ampak so jo naročili pri italijanski oblikovalski delavnici Bertone. Seveda pod pogojem, da so ljudje ob risalnih mizah natančno upoštevali Citroenovno tradicijo in napotke v naročilu. Zato se ne gre čuditi, da je medosna razdalja tudi pri citroenu BX vpadljivo velika, a obenem dovolj spretno skrita. Je pa v veselje, ko se lotite notranjosti vozi-

la, ki je zavoljo tega podatka udobno dolga, zavoljo skladno prilagojene širine pa tudi v cellem kod udobju, potrebnem za sodobno potovalno limuzino.

Pravzaprav kombi-limuzino, saj je zadnja klop zložljiva in tako sproti prilagodljiva prtljažni količini. Obenem velja omeniti tudi precejšnjo količino plastičnih karoserijskih delov (poleg odbijačev še prednji pokrov in rob pod prednjo šipo, zadnja vrata, zadnja strešna opornika ter žarometna vložka), kar zagotavlja večjo odpornost proti koroziji, je pa ta karoserija tudi v cellem tehnološko sodobna, saj se ponaša z razmeroma malo sestavnimi deli, zato pa z velikimi steklenimi površinami in z nevidno všitimi a zajetnimi varnostnimi ojačitvami. Mali okenci, vtisnjeni v zadnja opornika in prikriti s potemnelo plastiko, sta predvsem oblikovalski

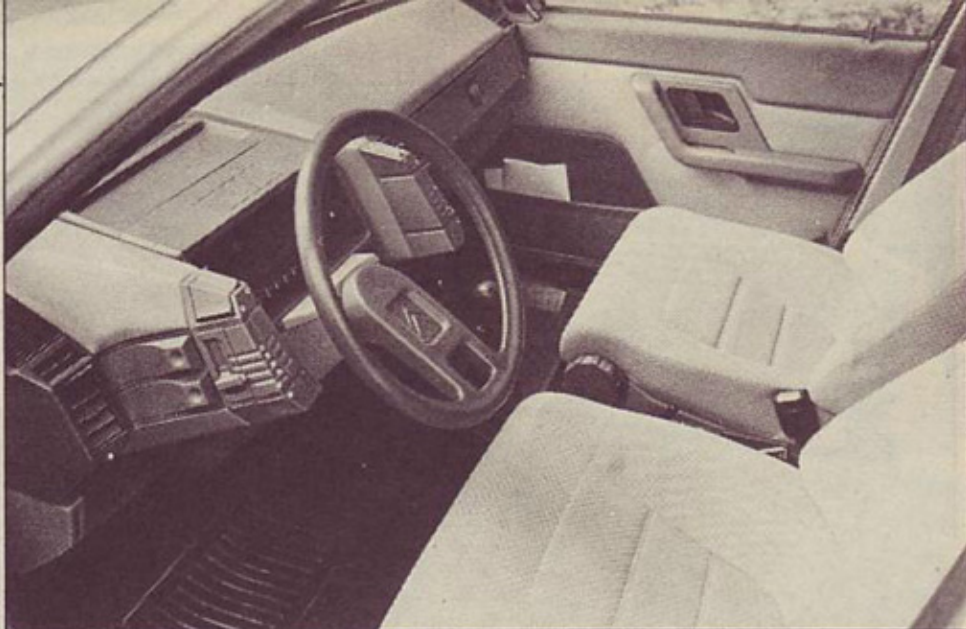
trik, brez prave uporabne vrednosti.

Moderne poteze, ki zunanosti vozila dobro pristojajo, so zagnano prenesli tudi v notranjost in pri tem, žal, pretiravali. Mislim predvsem na armaturno ploščo, ki mi je bila takrat, med kratko krstno vožnjo leta 1982 – in to podnevi ter ob lepem vremenu – skorajda všeč, se pa med večdnevno uporabo v vseh možnih okoliščinah izkaže za zdaleč prezamotano, predvsem pa zelo nepripravno. Pri Citroenu izumljena »satelitska«  
namestitev stikal ob volanu zahteva najprej temeljit študij tovarniških napotkov, pa seveda srečo, da ste v vozilo sedli podnevi in ne ponoči, ali obenem morda celo v dežju. Kajti razmestitev stikal je tako zelo svojeglava, da imate z njo zares veliko dela, preden jo obvladate. Nič bolj pregledna ni oblika in zasnova merilnikov – za valjčnim meril-

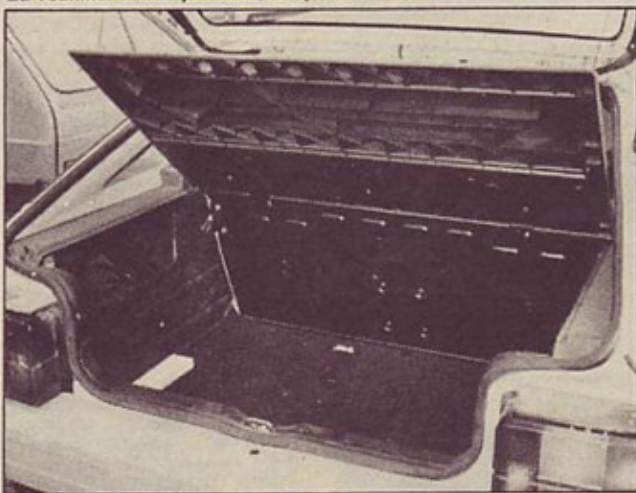
nikom hitrosti ter z linearnim svetlobnim merilnikom motornih vrtljajev. Ta ima še to napako, da ne sledi dovolj hitro resničnih zasukov ročične gredi, obenem pa zeleno črtasta svetloba zaradi podnevi vključenih luči ali že zaradi sonca samega tako močno zbledi, da postane merilnik praktično neviden.

Še najkoristnejše naprave pred voznikovimi očmi so opozorilne luči za primere kritičnih okvar in testna plošča za nadzor zunanjih luči ter ne dovolj temeljito zaprtih vrat. Pripraven, čeprav citroenovsko malce prepoložen pa je dobro oprijemljiv volanski obroč z eno dvojno prečko; z manj kot štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke je dobrodošlo neposreden pri hitrostno zahtevnejših vožnjah, a ker je volanski mehanizem brez servojčevalne naprave, postane sukanje volana med parkiranjem in drugimi počasnimi manevri skoraj težaško delo.

Znatno lahkotnejša in dovolj natančna je prestavna ročica, ki je družno s pedali tudi povsem po volji voznikovi telesni namestitvi. K boljšim delom tega citroena bi moral po pravilu šteti tudi prednja sedeža z zelo priročno nameščenima kolutoma za nastavljanje pravišnje lege, z nosilno lupino iz trde plastike in z nastavljivima zglavnikoma. Toda: voznikov sedež je bil tokrat že tako močno vdrt, da je povsem omagal kot opora v spodnjem hrbtencičnem delu, pa tudi oprijemalnika obeh zglavnikov sta bila izdelana do tolikšne mere, da sta zglavnika iz-



*Za voznika: ni vse priročno, kar je moderno*



*Prtljažnik: velik in prilagodljiv*

padla vsakič, ko ju je kdo hotel natančno nastaviti.

Ampak udobja citroenu BX ne gre oporekati. V njem se lahko udobno namesti tudi pet potnikov, morebiti celo s prtljago vred, ne da bi se bilo pri tem potrebno odreči daljši vožnji. K dobremu počutju ne sodijo le vrata z raddodarno širokim odpiranjem, ampak tudi dovolj razkošen prostor za kolena potnikov na zadnji klopi, dovolj dobro zračenje in gretje, veliko odlagališč za drobno prtljago in lična obdelava celotne notranjosti.

Se pa počutje malce skvari tisti hip, ko zasučete vžigalni ključek.

## HIŠNA ZASNOVA

če je na zadku citroena BX prilepljena oznaka 16 TRS, pomeni to 1,6-litrski vodno hlajeni vrstni štirivaljnik, z lahkima blokom in glavo ter z odmično gredjo v njej. Ta motor so citroenovci zasnovali družno s Peugeotom in ga namestili poprek nad prednjo premo svojega BX. S pomočjo registrskega padočnega uplinjača in kompresije 9,5:1 zmore največjo moč 66 kW oziroma 90 KM pri 6000 vrtljajih v minuti pa tudi čisto spodoben največji navor 128 Nm pri 3500 vrtljajih v minuti. Toda ponudili so ga v kombinaciji s precej varčevalnim petstopenjskim menjalnikom, ki se ponaša s podaljšano in zato nič več direktno četrto prestavo in z motorju ter gorivu močno prizanašajočo peto prestavo. Zaradi tega zahteva ta kombinacija motorja in menjalnika – ali potrpeljivega in športno prav nič nestrpnega voznika, ali pa ne-





nehno in sprotno pretikanje, po meri najugodnejšega motornega območja pač.

Iz zdaj nazaj, ko udobju. Ko zasučete vžigalni ključek, motor (to smo počeli na začetku letošnje zelo tople jeseni) s samodejnim čokom takoj steče, to pa oznani s precej očitnimi vibracijami. Teh se znebi šele ob zvišanem številu vrtiljajev, ko začne streči s truščem; ta postaja s pritiskanjem na plin vse bolj robat. Hočem reči, da motor Citroëna BX 16 TRS ne sodi k uglajenejšim izdelkom te vrste, pri čemer tudi njegove zmogljivosti niso tolikšne, da bi si z njimi utegnil izprostiti odpuščanje.

Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva smo izmerili največjo hitrost 171 kilometrov na uro, pri pospeševanju z mesta pa tele pospeške: do hitrosti 80 kilometrov na uro 8,8 sekunde; do hitrosti 100 kilometrov na uro 13,3 sekunde; do hitrosti 120 kilometrov na uro 19,7 sekunde; in do hitrosti 140 kilometrov na uro 35,5 sekunde. Poglavitna orientacijska rezultata (pospešek do hitrosti 100 km na uro in največja hitrost) sta znatno slabša od tovarniških obljub, a je zdaj težko reči: ali gre pri teh vozilih za običajno odstopanje, ali pa moramo razliko vreči na račun že prevoženih kilometrih razdalj.

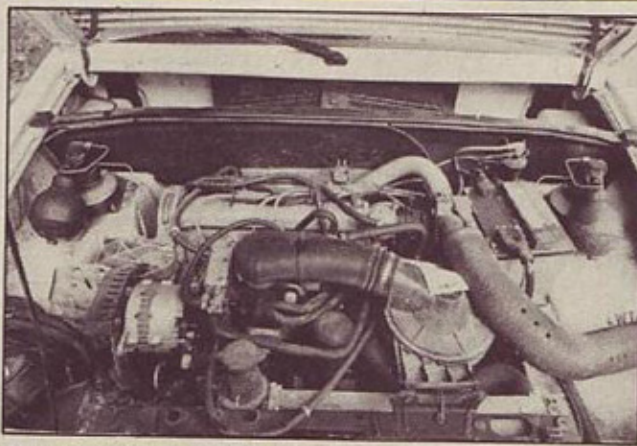
Za zares pohvalno lastnost pogonskega agregata se izkaže le poraba goriva, ki je znašala med našo 2500 kilometrsko preskušnjo v povprečju 9,4 litra na 100 kilometrov, seveda z upoštevanjem, da smo večidel vozili hitro in ostro. Je pa moč s tem avtom voziti dovolj tekoče in z zadovoljivim titrostnim povprečjem tudi ob pičlih osmih li-

## Tehnični podatki

**Motor** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen prečno nad prednjo premo – vrtna in gib 83,0 x 73,0 MM – gibna prostornina 1580 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 6000/min – največji navor 128 Nm (13 kpm) pri 3500/min ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke litine – padotočni registrski uplinjač s samodejnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 750 W – elektronski vžig Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5J x 14 – gume 165/70 R 14 (michelin) Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – hidropnevmatsko vzmetenje – samodejno in

ročno nastavljanje višine vozila od tal – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzdolžna vodila – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči, mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letviljo, prestava 20,0:1, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,230 m – širina 1,660 m – višina 1,358 m – medosna razdalja 2,655 m – kolotek spredaj 1,410 m zadaj 1,354 m – najmanjša razdalja od tal 0,161 m m – teža praznega vozila 950 kg – dovoljena skupna teža 1430 kg – prtljažnik (normno) 444/907 litrov – posoda za gorivo 52 litrov. Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 176 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,5 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,4/8,9 litra goriva super na 100 km



Motor: nekultiviran, ampak varčen

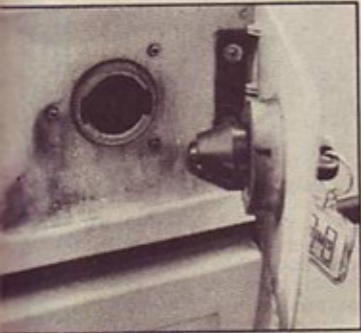
trih za prevoženih sto kilometrov poti.

Pri tem je – glede na počutje v vozilu – precej vseeno, kakšno cesto si izberemo. BX 16 TRS streže z že dolgo znanim Citroënovim hidropnevmatskim vzmetenjem, ki so ga pri tem modelu posebej premišljeno uporabili. Tako so pri prednji premi zasnovali kombinacijo hidropnevmatike in vzmetnih nog, seveda ob prečnih vodilih, stabilizatorju, in negativnemu polimeru vodenja, zadaj pa so kroglasta elementa hidropnevmatike namestili vzdolžno, ob vzdolžnih vodilih ter tako prahraniли pri prostoru. Torej je že vnaprej jasno: štirikrat posamično obešana in na takšen način krotena kolesa se odlično prilagajajo različnim voznišcem, ne da bi voznik in sopotniki pri tem trpeli. Z ročno nastavljivim in samodejno prilagodljivim nastavljanjem višine vozila od tal pa je Citroën BX kos tudi zahtevnejšim manevrom. Je pa dobro vedeti: tudi hidropnevmatika ni vsemogočna. Na zelo kratke cestne grbe se odzove z zoprnimi trzljaji, ki jih občuti vse vozilo, če pa se ob veliki hitrosti znajdete na dolgih cestnih valovih, hoče vozilo najprej zaplavati, ko pa izgubi ritem, je moč zaznati tudi surove udarce od spodaj. Seveda se vse to dogaja brez večjega vpliva na dobro cestno lego. Kajti Citroën BX 16 TRS je zelo vztrajen avtomobil, ko gre za ravno smer, pa tudi, ko gre za hitro vožnjo skozi dolge ovinke. V takšnih razmerah se obnaša kot nevtravno vozilo, povsem neproblematično za voznika. Le, če se združita hitrost in zelo oster ovinek, potem sili nelo vozila izrazito proti zunanjemu robu cestišča, pa ga je potrebno z dodajanjem vola-

na in s precej ročne moči na obroču prisiliti v pravšnjo smer.

Pri tem si je mogoče pomagati tudi s hipno uporabo štirih kolutnih zavor, ampak tudi zavore so značilno citroenovske. Z zelo močnim servoojačevalnikom se odzovejo tako rekoč v hipu, pa mora voznik pridobiti precej občutka v desni nogi, da zna zavirati po meri, ali na kratkotrajne obroke. Se mu pa prav lahko zgodi, da se bo z blokiranimi kolesi oddrsal s ceste.

Torej ni težko uganiti: glede na vse pravkar opisane lastnosti, z motorno varčnostjo vred, zna biti citroen BX 16 TRS udobno in dovolj hitro potovano vozilo na ne pretirano zahtevnih cestah. Mogoče bi si v njem zaželeli še drugi brisalnik prednje šipe, a bi bili zelo zado-



*Za gorivo: pokrov in poklopec obenem*

voljni z lučmi. Če pa imate kakršne koli cestno-dirkaške želje, potem boste morali v tem citroenu nanje večidel pozabiti – ali pa si kupiti drugačen avto.

Citroen BX 16 TRS je nedvomno plod moderne avtomobilske arhitekture. Z zasnovano in zajetnim spiskom serijske opreme (precej manj pa z motornimi zmogljivostmi) se zaganja čez evropski srednji avtomobilski razred. Zato pravim: ob jugoslovanski trenutni ceni 3,34 milijona dinarjev je to veliko avtomobila za njegov denar. Seveda, če upoštevate, da se dinarju padalo noče in noče odpreti.

MARTIN ČESENJ  
foto:MARJAN ZAPLATIL