



Test: CITROËN BX GTi 4WD

Z LEDOM,



*Citroën s pogonom na zadnji kolesi? Ne, to ni mogoče! Kaj takšnega se tej avtomobilski hiši ne pripeti. Popravek je nujen: tudi na zadnji kolesi. To pa že: citroën BX 4WD.*

Štirikolesni pogon so v Neuillyju ob Seini, kjer je Citroën doma, krstili z različico BX 19 4WD in jo oznanjali bolj zaradi kombijevskih prostorskih zmogljivosti, ki da gredo dobro vstric s štirimi gnanimi kolesi, kot pa zaradi česa drugega. Šele potem

so se spomnili z novo pogonsko zasnovo opremiti tudi BX GTi. Novi izdelek ni bil več namenjen zgolj podeželanom, lovcem in veterinarjem na odmaknjenih področjih. Seštevek vseh oznak sveže ponudbe, pa tudi njenih resničnih lastnosti se je izšel v zares vabljivo kombinacijo: limuzinski »grand turismo« plus skrbno polnjen motor (injection) plus hidropnevmatsko vzmetenje plus stalni štirikolesni pogon, bon, mes chers, kaj pa še hočete več! In natanko takšen citroën BX GTi 4WD smo zdaj tudi preskusili.

Model BX je na cestah že od jeseni leta 1982 in težko bi kdo rekel, da pri kupcih nima uspe-

ha. Ko so citroënovci z njim spodrinili lastni GS, so to storili zelo spretno: ravno za toliko so ga pomaknili po uglednosti avtomobilski lestevici navzgor, da se je nalezal nekaj dodatnega šar-

ma, lastnega odločno večjim in uglednejšim avtomobilom te znamke, hkrati pa ni »ušel« kupcem, ki segajo po (kombi-)limuzinah zlatega srednjega razreda.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni — štirifaktni — vrstni — nameščen spredaj prečno — vrtna in giba 83,0 x 88,0 mm — gibna prostornina 1905 kubikov — kompresija 9,2:1 — največja moč 88 kW (120 KM) pri 6000/min — največji navor 150 Nm pri 3000/min — ročna gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (zobati jermen) — gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (zobati jermen) — blok in glava iz lahke kovine — elektronski vžig in vbrizgavanje goriva (bosch motronic) — vodno hlajenje — akumulator 12 V, 45 Ah — alternator 750 W — uravnavani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa — enakolutna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: I. 3,455; II. 1,850; III. 1,280; IV. 0,96; V. 0,757; vzvratna 3,333; diferencial 4,202 — sredinski diferencial z zaporo (stikalo na sredinski konzoli), zadnji diferencial torsen — razdelitev motorne moči med prednji in zadnji kolesi v razmerju 53 : 47 — platišča 5 1/2 J x 14 — gume 185/60 R 14 (M+S), michelin

**Voz in obese:** kombi — limuzina za

5 oseb — 4 vrata — samonosna karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, hidropnevmatsko vzmetenje, samodejno izravnavanje višine vozila od tal — spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator — zadaj vzdolžna vodila, stabilizator — dvokrožne zavore, kalutne za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na prednji kolesi (ročica med sedežema) — volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,237 m — širina 1,682 m — višina 1,350 m — medosna razdalja 2,655 m — kolotek spredaj 1,434 m, zadaj 1,378 m — rojni krog 10,3 m — teža praznega vozila 1135 kg — dovoljena skupna teža 1600 kg — dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 565 kg — prtljajnik (nomno) 444/907 litrov — posoda za gorivo 66 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km na uro — pospešek 0-100 km na uro: 10,8 s — poraba goriva (ECE): 7,1/8, 9/11,9 litra neovirčenega bencina na 100 km

# PROSIM!

Italijan Bertone, ki so mu zapali karoserijsko obliko, je narisal razmeroma sploščen nos, ravno linijo bokov, zajetna zadnja strešna opornika in med njima vrata z orjaško zadnjo šipo. Vse skupaj je občrtal z ostrimi robovi, skoraj nemoderno nenaklonjenim aerodinamičnim izzivom, pa vendar tolikanj markantnim, da jih je v določeni meri podedoval tudi najnovejši Citroën XM. Skoraj štiri leta pozneje so krstili še športno različico BX GTi in jo okinčali z dodatnimi obrobami, z zajetnim spojlerjem na zadku, predvsem pa z močnejšim motorjem ter z elektriniziranim vzbrizgavanjem goriva zanj.

Večino tega – od črt vzdolž bokov do širših gum in boljše notranje opreme – je podedovala tudi različica GTi 4WD. Torej je tudi ta avto kombi-limuzina s štirimi vrati, z veliko notranjo dolžino, z dovolj temeljitima, s po tretjini deljivo zadnjo klopjo ter z veliko polico, obešeno pod zadnja vrata. Vozniku namenjena notranja oprema je Citroënovska: volanski obroč z eno samo in zajetno (na pogled elegantno, sicer pa prav nič pripravno) prečko, dobro zasenčena in s stikali obrobljena armaturna plošča (merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, oljnega tlaka, goriva ter temperature olja in vode), gibka prestavna ročica, vrtljiva »klimatska« ravnala, majhna in preveč razmaknjena pedala ter radio, ki so mu prostor odmerili daleč od rok in oči. Volanski obroč je malenkostno preveč položen, plastika, ki obdaja potniške, pa rahlo preočitna. Vse drugo je večidel po meri razreda, ki mu avto pripada, le stikalo troblje je spet (in še vedno) v ročici za voznikovo levico in nastavljanje prednjih dveh sedežev sodi k poglavju »spoznavajte svojstvenosti Citroënov«. Priporočljivo je tudi nekaj potrežljivosti: kadar en sam brisalnik prednje šipe omaga pod hitrostjo vozila in kviri mokro vidljivost ter kadar se vam čevljev desne noge med zaviranjem zatika ob volanski drog. Toda celotni vtis o vidljivosti popravljajo velike šipe in dobre luči, na zatikanje čevlja pa zanesljivo pozabite vsaj takrat, ko se – na bencinskih črpalkah – ukvarjate s poklopцем posode za gorivo.

Ampak k paketu GTi sodijo tudi imenitne reči: dve električno vodljivi zunanji ogledali, osrednja ključavnica, meglenke, brisalnik zadnje šipe z brizgalko in gretjem vred, bralne luči in testna plošča (za vrata in posamične naprave), ki je žal enako



težko vidna kot radio tik pod njo. Poleg ročice za ročno zavoro (na prednji kolesi) je v vseh BX tudi kratka ročica, ki ukazuje hidropnevmatskemu vzmetenju, oziroma različnim višinam vozila od tal. Edini dodatek v notranjščini avta, ki gre na račun njegove oznake 4WD na bokih in zadku je stikalo na osrednjem grebenu, s katerim je po potrebi in ob manjših hitrostih (pod 40 km na uro) mogoče sprožiti zaporo v sredinskem diferencialu. Ampak o tem pozneje.

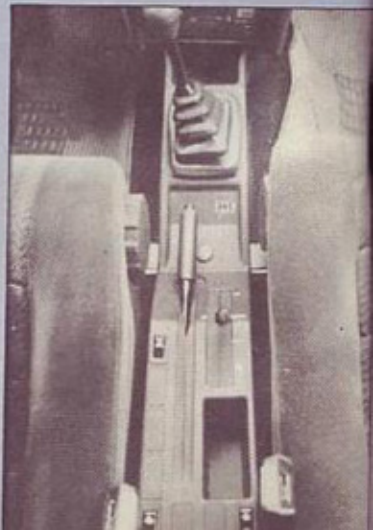
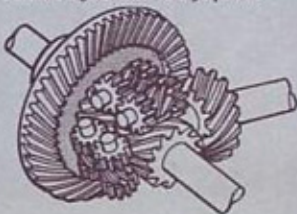
Motor Citroëna BX GTi je običajno opremljen z Boschovim LE-3 jetronicom in zmore 90 kW oziroma 125 KM pri 5500 vrtljajih v minuti. V nosu testnega avtomobila pa je bil prečno nameščen motor z uravnavanim katalizatorjem, zaradi česar so vzbrizgavanju goriva in vžiga namenili Boschov motronic, največja moč pa je malenkostno manjša: 88 kW oziroma 120 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. To je vrstni štirivaljnik z glavo in blokom iz lahke kovine, z odmično gredjo v glavi ter z zobatim jermenom zanj ter z vzporedno obešenimi ventili v glavi. Motor je, predvsem v prid sploščenemu nosu, nagnjen za 30 stopinj nazaj, proti potniškemu prostoru. Razmeroma dolgi batni gibi prispevajo k še dovolj ugodnemu največjemu navoru 150 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti in s tem v zvezi tudi k prožnosti, ki omo-



Notranjost: kombi-limuzinska športnost

Sredinski greben: prestavna ročica, ročna zavora, sprožilo hidropnevmatike, stikalo diferencialne zapore in stikali šip v zadnjih bočnih vratih.

Torsen: diferencial zadnje preme





Motor: lahek in zmogljiv

goča tekočo in sproščeno vožnjo. Se pa ta motor tudi rad zavrti: opozorilno črtkano polje na merilniku se začne pri številki 5700, prepovedano rdeče pa pri številki 6200, toda ventili so dovolj natančno krmiljeni, da zmorejo tudi ostrejši ritem.

Petstopenjski menjalnik je uravnavan na skoraj direktno četrto in razmeroma dolgo prestavljeno peto prestavo, razmeroma »dolga« pa je tudi prestava v diferencialu. GTi 4WD ima tri diferenciale: prednji, sredinski in zadnji. Sredinskemu je namenjena elektronska zapora s prej omenjenim stikalom na grebenu med prednjima sedežema; ta zapora služi le vožnji v izjemno oteženih okoliščinah (sneg, led, blato) in ob majhnih hitrostih,

Priljažnik: povečljiv in z nizkim nakladnim robom



saj odločno otrdi vez med prednjimi in zadnjimi kolesi. Zadnji diferencial je torsen. To omogoča vzporednost z zavornim dodatkom ABS (znamke Teves) in samodejno prelivanje navora k tistemu kolesu, ki ima boljši stik z voziščem.

Pri običajnih voznih razmerah se motorni navor razporeja med prednjo in zadnjo premo v razmerju 53:47, seveda pa vključena diferencialna zapora to, vnaprej določeno razmerje, poruši.

Naše meritve smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva. Citroën BX GTi 4WD je z mesta do posamičnih hitrosti pospeševal takole: do hitrosti 40 km na uro v 3,2 sekunde, do hitrosti 60 km na uro v 4,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,7 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 17 sekundah, do hitrosti 140 km na uro v 23,9 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 38,6 sekunde. Največja hitrost, ki jo je zmogel testni avtomobil, je znašala 183 kilometrov na uro, med celotno preskušnjo pa je porabil povprečno 12,6 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Pri vseh teh rezultatih je dobro upoštevati, da so bile na kolesih testnega BX GTi 4WD gume z zimskim profilom.

Dokler je vozišče suho in ravno, stik med njim in med kolesi

pa temeljit, štirikolesnega pogona izza volana ni mogoče »občutiti«. Do veljave pride šele pri zahtevnejših vožnjah na makadamskih tleh, še bolj pa na spolzki, recimo značilno zimski podlagi. Citroën BX GTi 4WD zna biti zelo dolgo – tudi ob zahtevnem vozniku – praktično povsem nevtravno vozilo. Povsem na zgornji še sprejemljivi meji začne voznika opominjati z lastnostmi prednjega pogona, kar pomeni, da sili z nosom »čez« kolesi proti zunanemu robu cestišča. Toda nagla vijuganja olajša volanski servoojačevalnik, ki omogoča samo 2,8 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke in s tem zelo hitra odzivanja voznika na napačno izpeljane smeri. Nekaj vaje pa zahteva visokotlačni servoojačevalnik zavor, ki utegnejo prijemati prekmalu in preostro (navkljub dodatnemu ABS), če zanje v nogi nimate pravišnjega občutka. Ampak z naglimi kombinacijami sukanja volana, dodajanja in odvzemanja plina, vmes pa tudi zaviranja, če je potrebno, zna biti ta BX skoraj »rallyjevsko« hiter avtomobil. Tudi zato, ker je hidropnevmatika v podvožju tista, ki požira neljube udarce in dovolj hitro ter sproti izravnavava karoserijo. Prav ta hidropnevmatika, ki se v določenih okoliščinah (groba in kucjljasta cesta) in ob samo prednjem pogonu zazdi celo preveč dosledna (njeni nagli odzivi za počutje v avtu niso vedno prijetni), se kot služkinja štirikolesnega pogona izkaže za zelo uporabno. Pa ne samo na vsakdanjih cestah, tale BX se zmore spogledovati tudi s terensko zahtevnostjo.

*Tako tudi mora biti, saj prihaja gnana štirikolesnost pri citroënih zdaj vse bolj na plan. Peugeot iz istega koncerna je Citroënu pravkar prepustil dirkaštvo na maratonskih in peščenih rallyjih.*

*In če ni peska? Potem pa z ledom, prosim! A kaj, ko tudi zime niso več tiste, kar so bile.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*