

Led je bil prebit na poletno vročem Svetem Štefanu: Citroën in njegov jugoslovanski partner Cimos sta bila prva, ki sta krstno vožnjo novega avtomobila, namenjeno tujim (in našim) časnikarjem, pripravila na naših tleh. Zloščene citroëne smo gnali tristo kilometrov daleč – mimo Titograda in Nikšića v Dubrovnik, pa spet nazaj k turistično slavnemu polotoku.

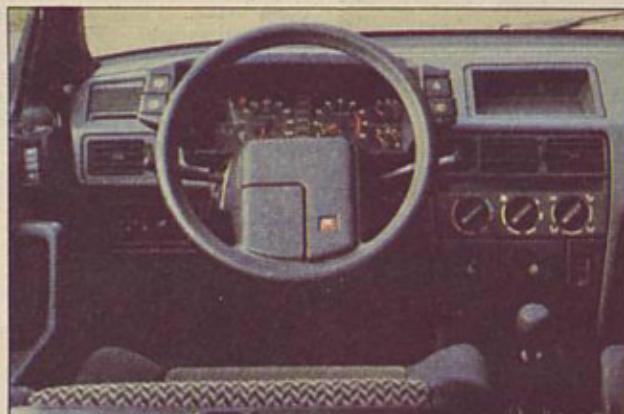
Pravi mali »grand turismo internationale« torej, ne le zaradi našega morja in ceste ob njej, predvsem zaradi avtomobila, ki se mu tako reče: citroën BX GTI!

To je ta hip najnovejša različica te Citroënov vrste, ki so jo za prihajajočo prodajno sezono tudi v celiem na novo obdelali. Karoserijski zunanjosti so namenili nekaj lepotnih retuš, vštevši večji prednji utripalci in na novo nataknjeni zunjni ogledali (z notranjim vodenjem), pretežno število sprememb pa so namenili notranjosti vozila ter njegovi

Citroën BX GTI

Galski petelin

Lepši, poskočnejši in z gizdalinskim repom



zvočni in proti koroziji zaščiti.

Ploskanje si prisluži predvsem nova ureditev voznikovega delovnega prostora. Pomlajeni citroëni BX so brez zamotane »satelitske« namesti-

tve stikal in ročic ob volanu ter brez samosvoje zasnove merilnikov na armaturni plošči. Hočem reči, da je BX zdaj in ne glede na različico – gledano z voznikovega sedeža – povsem normalen avtomobil:

z običajno razvrstljivo stikal in merilnih naprav in z nekaj zelo spremnimi prostorskimi rešitvami, ko gre za odlagališča popotnih drobnjarij. Prenovljena, pravzaprav čvrstejša in zato znatno temeljitejša, ko gre za dot-ro in oprijeto lego telesa, sta prednja sedeža, z dovoljšnjimi možnostmi nastavljanja in prilagajanja telesnim meram. Ostaja pa tudi po novem razmeroma položen volanski obroč z izrazito široko prečko, ki je stilistično glezano morebiti res dobro zamisljena, bolj malo pa prispeva k boljšemu prijemu rok na obroču. Vse drugo v novih beiksih je citroënovsko značilno: z dovolj lično obdelavo, z zglednim izborom oblog in njihovih vzorcev ter z razmeroma slabo vidljivostjo nazaj. Pa seveda z značilnostmi, da sediš razmeroma nizko in vtisnjeno v sedežu, da pretkaš natančno in lahko prestavno ročico (z obročasto zaporo za vzvratno vožnjo) ter preklinjaš edini brišalnik pred očmi, ki ga zračni piš ob že malce izdatneje povečani hitrosti tolikan privzdigne, da ni več v celiem kos mokroti pod seboj.





Tam, pri Svetem Štefanu, smo sedli v citroënu BX GTi.

Sveta reč v tej novi različici je Boschev LE-3 jetronic torej elektronska naprava za vbrizgavanje goriva, ki so jo pritaknili že (iz BX GT) znanemu skoraj dvolitrskemu, vodno-hlajenemu in poprek nameščenemu motorju z lahko glavo ter odmično gredjo v njej.

Vbrizgovalna elektronika prispeva k ugodni največji moći 90 kW, oziroma 125 KM pri 5500 vrtljajih v minutu pa tudi k

prožnosti naklonjeni krivulji navora, ki se že pri 2500 vrtljajih povzpne do 160 Nm, pri 4500 pa do 170 Nm in je namejena predvsem tistim voznikom, ki se tudi v športnih avtih radi uglaljeno vožijo.

Pošrečen kompromis za te reči je še petstopenjski menjalnik s skoraj direktno četrtjo (1,06) prestavjo in z zmerno podaljšano peto (0,86) prestopo. Hočem reči, da je motorju in menjalniku v tem citroenu BX precej vseeno, za kaj se odločite: za ostre pospeške in

veliko hitrost (tovarna: 0–100 km na uro 8,9 sekunde, največ 198 km na uro), ali pa za tekočo in uglaljeno vožnjo z zapozenim pretikanjem in brez prijanjanja k rdečemu merilnemu polju pred očmi. Motor sam po sebi je za oboje dovolj zmogljiv.

Ampak, ker je GTi vseeno naravnih predvsem na športnost, je takšen tudi njegov zunanjji videz: z enotno barvo vseh karoserijskih delov, tudi odijačev in spoilerjev pod njima ter zajetnega repa na vogalu zadnjih vrat; z meglenkama v nosu; in z radijsko anteno na strehi. Športna so tudi platišča s širokimi in nizkopresčnimi gumami, športna pa je tudi armaturna plošča z merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, temperature in pritiska olja, temperature hladilne tekočine in goriva. Spet uglaljene sorte pa so nekateri ostali deli opreme: na primer daljinsko odklepanje in zaklepanje vrat, električno vodene šipe, skrbno izbrane preproge ter tapete – in tako dalje.

Obenem je mogoče doplatiti še za zavorni dodatek ABS (znamke ATE), za potovni računalnik, za klimatsko napravo in za podobne lukusne dodatke.

Torej: citroén BX GTi je temeljito opremljena in odločno motorizirana kombi-limuzina, jasno z mnogimi potezami te znamke, med katere sodi tudi hidropnevmatično vzmetenje. Ta, že prileten izum, pa se zdaj, ko smo vajeni temeljiti, čeprav »klasično« zasnovenih kolesnih obesjenj, ne izkaže več tako zelo prepričljivo kot je žel nadušenje v svojih zgodnjih letih. Takole je s to rečjo: hidropnevmatika, s samodejnim izravnovanjem višine vozila od tal, je odlična naprava, dokler je cestišče pod kolesi kultivirano gladko (razen v izjemah, ko za izredno počasno vožnjo po zelo slabem terenu vozilo izrazito visoko dvignete). Toda med hitro vožnjo po grbastem asfaltu – in takšnega je tam, kjer smo te avte vozili, kolikor hočete – se uglajenost hidropnevmatike močno skazi. Ne zmore več slediti naglim sunkom, izgubi »ravnoteže« znotraj same sebe in povzroči, da se vozilo na ostrih ovinkih diagonalno in trdo zaguga. To mu spodnaša zadek in ga spravlja iz smeri. Pa je v takšnih okoliščinah na napis GTi pametnejše pozabiti,

odmakniti nogo s plina in se voziti lagodnejše, kar je s citroëni BX vsekakor mogoče.

★ ★ ★

Zato tudi pravim: citroën BX GTi je galski petelin. Večidel upravičeno, na račun mnogih lastnosti, s katerimi se hvali; a tudi napihnjeno, na račun hidropnevmatike ob kolesih. Ta pač ne zmore biti več njegov najboljši del.

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Motor: štiritaktni – vrstni – nameščen poprej nad prednjo premo – vrtina in gib 83,0 x 88,0 mm – gibna prostornina 1905 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 90 kW (125 KM) pri 5500/min – največji navor 170 Nm pri 4500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – elektronsko vbrizgovanje goriva (bosch LE-3 jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 675 W – tranzistorski vžig

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na stoli – platišča 6 J x 14 – gume 185/60 HR 14 (michelin MXV)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah s hidropnevmatičnim vzmetenjem in samodejnim izravnovanjem višine vozila od tal – 3 ročno nastavljive višine vozila od tal – spredaj prečna, zadaj vzdolžna vodila – stabilizator spredaj in zadaj – dvokrožne, štirikrat kolutne zavore, servo, ročna zavora na prednji kolesi – volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zavrtljajna odene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,24 m – širina 1,68 m – višina 1,35 m – medenosna razdalja 2,655 m – kolotek spredaj 1,43 m, zadaj 1,38 m – rajdn krog 10,3 m – teža praznega vozila 1025 kg – dovoljena skupna teža 1480 kg – prtljažnik (tovarna) 444/1455 dm³ – posoda za gorivo 66 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 198 km na uro – posešek 0–100 km na uro 8,9 s – poraba goriva (ECE): 6,1/8,2/10,4 litra bencina super na 100 km

