

Nežno podnebje francoskega juga je tisti dan povsem zatajilo: veter z dežjem je v Nimesu letalo surovo pritisnil ob tla in nas skorajda oskubil suknjičev, preden smo zlezli v nove citroene. Tako je bila šele sončna nedelja pravi testni dan: na dvestokilometrski cesti turističnega razreda in z natančnimi merilnimi napravami v avtomobilih. **Bon voyage, mesieurs!**

Tovarna s pariškega Javela je predstavila nov avtomobil. Citroen BX! Presenečenje? Ne, saj so ga že zdavnaj napovedali! Razočaranje? Tudi ne, to lahko takoj rečem. Novinec je prav lepo zapolnil praznino med citroenoma GSA in CX ter postregel z dovoljšnjo mero posebnosti, da je kos današnjemu avtomobilskemu času. Navsezadnje je prišel iz hiše, kjer je napredek doma!



Citroën BX

**UVOŽENA OBLIKA**

Najprej, morebiti bo držalo, da zaradi čudne svetlobe, ki je sijala iz hotelskega bazena, se mi je zdelo, da je BX podoben polonezu. Ko sem to rekel na glas, citroenovci niso bili videti srečni. Potem sem spoznal zmotu. Saj niti ne vem, zakaj ob takšnih priložnostih vedno iščem primerjave z drugimi avtomobili. Ampak, če že; potem je novi citroen, če ga gledam od strani, s prednjim delom podoben Fiatovemu ritmu, z zadnjim pa Audijevemu kupeju. Konec primerjav! Citroen BX je od vrha do tal čisto nov avtomobil!

Za njegovo obliko je tovarna razpisala natečaj. In sprejela zamisel italijanske firme Bertone. Da ne bo pomote: govora je le o obliki, vse drugo so citroenovci primaknili sami. BX je limuzina s petimi vrati, s potlačanim nosom, s prisekanim zadnjim, z zajetnimi odbijači in z obrobami na bokih. Je tudi po obliki spretna mehanika Citroenovih modelov GSA in CX, vsaj v njihovih glavnih potezah. To so v Parizu hoteli in temu so v Grugliascu prisluhnili. Delo jim je šlo presenetljivo ugodno od rok: po zunanjih merah je citroen BX le za tri in pol centimetre daljši in za

# Zapolnjena vrzel

**Novinec srednjega razreda: natečaj za obliko, trije motorji, pet različic, značilna mehanika –Prednost za udobje!**

pet centimetrov širši od citroena GSA, a je s skoraj za dvanajst centimetrov večjo notranjo dolžino po prostornosti zelo blizu citroena CX. Povrh vsega ponuja – kot kombi-limuzina – prilagodljiv prtljažnik s 444, 900 ali 1455 litri praznine, pač glede na to, ali je zadnje naslonjalo pokončno, položeno, ali s klopjo vred zganjeno za prednja sedeža. Prostornost je plod velike medosne razdalje, ki smo jo pri citroenih že navajeni in ki celotni podobi vozila ni nikoli za toliko v škodo, da bi vzbujala lepote pomisleke. Tudi citroen BX je skladno oblikovan avtomobil, ki je povrh tega tudi ugodno aerodinamičen. Poglejmo številke: njegov preseki, pravokotno na smer vožnje, znaša 1,865, oziroma 1,875 kvadratnega metra (razlika gre na račun različno širokih gum, glede na različice), količnik zračnega upora pa 0,335, oziroma 0,341 (glede na različni izvedbi hladilnega sistema). S plastičnima odbijačema, prednjim pokrovom, ozkim vložkom pod prednjo šipo, zadnjimi vrati, zadnjima

strešnima oporama in žarometnima vložkoma so se vsaj delno zoperstavili rji in poskrbeli za manjšo težo vozila. Pa tudi tehnološko gledano je BX napredno vozilo: njegovo karoserijo sestavljata skoraj pol manj delov kot karoserijo citroena GSA. Pri tem pa seveda niso pozabili na varnostne ojačitve in na velike steklene površine. S skoraj tremi kvadratnimi metri stekla sodi citroen BX med najrazkošnejše

zastekljene avtomobile v svojem razredu.

Celotni zunanji podobi in ljubo omenim še majhna spolerja pod nosom in na zadku, luknjaste, a sploščene kolesne pokrove, preračunano oblikovano zunanje ogledalo z notranjim nastavljanjem, po en brisalnik za prednjo in zadnjo šipo, diskretne in nesimetrično pričrvene Citroenov znak na nosu, pa odbijača, ki sta vedno barvno skladna z vozilom.

K najdražji (in najmočnejši) različici sodi tudi obilo motnih črnine, z močno zasenčenima okenskima vložkoma v zadnjih opornikih strehe vred.

**SVOJEGLAVA NOTRANJOST**

Tudi od znotraj je citroen BX pravi citroen: moderen in drugačen od drugih avtomobilov. Če začnem z volanskim obročem: ta je z ano prečko, na kratko razcepelno, raven prav debel in mehko tapiriran, a že skoraj značilno prepolnjen; ali pa armaturna plo-

LISTA PORABE SKUPNO TOTAL	
IME:	ČESENS
MAKSIMALNA BRZINA:	143 km/h
DOSEŽENI ČAS:	1 ure 58 minut
PREVOŽENI KILOMETRI:	134,5 km
PORABLJENI LITRI:	23,12 lit
POVPREŽNA HITROST:	55,6 km/h
VAŠA POVPREŽNA PORABA:	17,1 l/100
POVPREŽNA PORABA VAŠE GRUPE:	9,53 l/100
SPLOŠNA POVPREŽNA PORABA VOZIL PRILIKOVNA:	11,4 l/100
CITROËN BX 16 TRS	

šča: saj resda spominja na osvajanje vesolja, ampak temu primerno vestno morate prebrati navodila za njeno uporabo, če hočete, da boste vselej našli potrebno stikalo. Je pa tam vse, kar potrebujete. In razen nastavljanja ogrevanja in hlajenja notranjosti nimate nikakršnega vzroka, da bi roki stegovali proč od volana. Kajti vse drugo je v dosegu prstov. In to je prav! Ni pa prav, da je tako zamotano! Svojeoglavsi so Citroenovci tudi pri instrumentih. Merilnik hitrosti je spet takšen kot nekoč pri modelu GS, z okencem, s povečevalnim steklom v njem in z merilno skalo na kolutu pod njim. Levo od njega sta števec kilometrov ter testna plošča za luči in vrata (opozorilna luč zagori, kadar katera od vrat niso zaprta), na desni strani pa sta premočrtna merilnika za pritisk olja in gorivo, s celo vrsto kontrolnih luči. Te boste – v različnih barvah – našli tudi v spodnjem delu plošče, kjer so posebej ločene vse tiste, ob katerih je vredno (tudi zaradi ukaza »STOP«) takoj ustaviti. V levem spodnjem vogalu je ura, seveda digitalna, tik nad srednjim robom pa merilnik vrtljajev, ki ni nič drugega kot vrsta zelenih, na koncu pa oranžnih in rdečih luči. Pogruntavščina je slaba zaradi dveh posledic: ker prižigane luči zamuja resnične vrtljaje motorja in ker se ob močnem soncu vse skupaj zelo slabo vidi.



Zares posrečena sta prednja sedeža: blazinasti del, oblikovan tako, da je telesu res po volji in v korist, je pri sedenju in naslonjalnem delu vseden v plastična okvira, v vrha naslonjal pa so »zapičili« še nastavljava in ravno prav upognjena zglovnika. Sedeža je moč nastavljava po dolžini, po višini in po nagibu naslonjala. Slednjemu sta namenjena pripravna koluta ob strani

prednjega dela sedeža, kjer sta najlaže dosegljiva. Tudi vse drugo v tem avtu je – obilice plastike navkljub – lično izdelano in namenjeno predvsem udobnemu počutju. Pri tem mislim na zadnjo klopo, na široka vrata z velikimi gibi, na oblažnjene ročice in naslonjala, na prikladne pepelnike, na uporabne odlagalne površine in predale, pa tudi na zadostno višino do stropa, ki je

tudi nad zadnjo klopo tolikšna, da ostanejo frizure cele. Prednja varnostna pasova požrta stranski reži, njuna zatiča pa sta spojena s prednjima sedežema. In strop je iz prijetno tkane plastike: ne le za boljše počutje, tudi za lažje čiščenje. Vse drugo je odeto v blago in preproge.

### TRIJE MOTORJI

Citroenov BX je pet! Takšen je šeštevek pod črto, če upoštevamo različne pakete opreme, različne motorje – in temu primerne oznake na zadkih: BX, BX 14 E, BX 14 RE, BX 16 RS in BX 16 TRS. Paketi opreme so trije: osnovni za BX in BX 14 E, srednji za BX 14 RE in BX 16 RS in najbogatejši (s ceno vred) za BX 16 TRS. Z motorji je pa takole: citroen BX ima v nosu 1360-kubični motor, 62 KM pri 5500 vrtljajih v minuti in s štirstopenjskim menjalnikom; različicama BX 14 E in BX 14 RE pripada enak motor z 72 KM pri 5750 vrtljajih v minuti in s pretstopenjskim menjalnikom; citroena BX 16 RS in BX 16 TRS pa poganja 1590-kubični motor z 90 KM pri 6000 vrtljajih v minuti in s petstopenjskim menjalnikom.

Vsi trije motorji so vrstni štirivaljnik, z vodnim hlajenjem in z gljavami in blokci iz lahke litine. Vsi trije so nameščeni poprek nad prednjimi premaki. Manjšega (1360 kubikov) poznamo že iz peugeota 104, talbota sambe, renaulta 14 in citroena LNA. Zanj je značilna veriga za odmično gred v glavi. Citroen pa ga je ponudil v dveh različno močnih različicah, pač na račun različnih vrtljajev ob največji moči.

Večji, 1,6-litrski motor je povsem nov in prihaja iz nove tovarne v Tremeryju, v katero so Citroenovci vložili tričetrtnski, peugeotovi (zaradi partnerstva) pa četrtinski deleži. Ta motor odlikuje superkvadratno razmerje v valjih, odmično gred v glavi žene zobati jermen, hladno vžiganje pa nadzira startna avtomatika. Sicer pa sta oba motorja – tudi na račun tranzistorskega vžiga in petstopenjskega menjalnika – naklonjena varčni porabi goriva (glejte norme porabe pri





tehničnih podatkih, lastnih meritev med preskusno vožnjo nismo mogli opraviti).

Tovarniški načrti obsegajo tudi dizelsko ponudbo, najverjetneje s štirivaljnim 1905-kubičnim dizlom (65 KM), kakršen že poganja Talbotov horizon in peugeot 305, vendar pa bo potrebno na to različico počakati vsaj nekaj mesecev.

## HIŠNA TRADICIJA

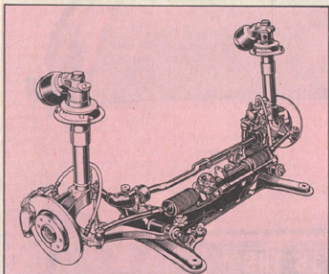
Hidropnevmatsko vzmetenje, ki se je doslej prepričljivo izkazovalo pri ostalih citroenih srednjih in večjih mer, so namenili tudi novincu. Tokrat so za to vzmetenje značilen kroglast element ob vsakem od prednjih koles spojili s pokončno vzmetno nogo, oprto na trikotno prečno vodilo. Dodali so še negativni polmer vodenja in prečni stabilizator – vse to v želji po temperamentnejšem podvozju, ki bi vozniku enako ugajalo na ravnih in zavijetih poteh. Ob zadnji premisi sta hidropnevmatski »krogli« nameščeni vzdolžno, ob vzdolžnih vodilih. Seveda sodi k hidropnevmatiki tudi samodejno nastavljanje višine vozila, skupaj z ročico med sedežema – za izbiranje različnih višin, če je potreba takšna.

Vsem štirim kolesom so pritrinili kolotne zavore, ki jih ravna visokotlačni hidravlični sistem (z mehansko ročno zavoro na prednji kolesi), pri čemer so zavorni ventili na novo

zasnovali in mu vgradili omejevalnik moči za vsa štiri kolesa.

Volan z zobato letvijo in s

3,75 zavrtilja od ene do druge skrajne točke je – ne glede na različice – brez ojačevalnika moči.



Prednja prema: kombinacija hidropnevmatike in vzmetnih nog

Izza volana je že po nekaj sto metrih vožnje jasno, da je citroen BX zrelejša limuzina od modela GSA; da pa po kompaktnosti (tudi zaradi pičlejših mer, ki obdajajo vozniškat) kljub temu ne dosega večjega CX. Tistih dvesto kilometrov precej slabe in vijugaste ceste (z izjemo kratkega »hitrega« odseka) smo prevozili z najmočnejšimi in najbolje opremljenimi citroeni BX 16 TRS. Ta različica hoče biti tudi po opremi najbolj športna od vseh.

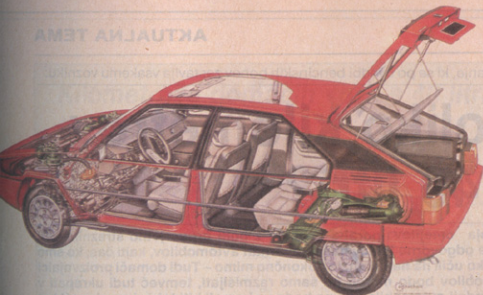
O motorju samo dobro: gladko vžiga, mirno in uglejano teče in se bliskovito odziva na voznikove ukaze. Žal so mu v želji po ugodni bencinski porabi pritaknili pretirano na dolgo preračunani menjalnik, kar močno prestabša prožnost v najvišjih prestavah.

Povsem bleščeče krstni primerki novih citroenov niso bili narejeni. Tako se mi je zdelo zaradi topih udarcev, ki so se oglašali izpod prednje preme, zaradi neutrudljivih črčkov v armaturni plošči in zaradi vrat, ki so se čvrsto zaprla le z močnim treskom. Toda: citroen BX je prijeten avtomobil, v tej različici tudi z dovolj zmogljivim motorjem, če niste ravno dirkač po duši. V celem, z notranjim počutjem in hidropnevmatiko, je ta avtomobil naklonjen predvsem udobju. Je pa tudi udobna konec, če se cestni asfalt razkolje, ali če je dolgih cestnih valov cela vrsta. Na kratke gube se hidropnevmatika odzove z zoprnimi sunki, na dolgih valovih pa avtomobil najprej »zaplava«, potem pa hoče odskočiti. Seveda govorim vse to po izkušnjah z zelo ostre in v povprečju zares hitre vožnje.

Težave sem imel tudi z zavornimi; te ponujajo le dve skrajni možnosti: ali zaviraš zelo nežno, brez pravega učinka, ali pa tako grobo, da kolesom zdrsnje. Z majhnim gibom trgeda pedala vmesnih stopenj ni moč zlahka doseči.

Pohvalim pa položaj za volanom, vidljivost na vse strani in razdalje med volanskim obročem, pedali in prestavno ročico. Žal je prestavna ročica precej nenatančna in škrtajo-

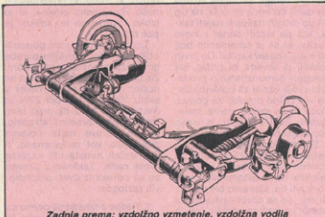




ča. Tudi odmik med tretjo in peto prestavo ni dovolj jasen.

Citroën BX je na hitri in ravni cesti povsem neproblematično vozilo: odlično drži smer! Na ovinkih sili z nosom rahlo nazven in šele na zgornji hitrostni meji zahteva tudi sunkovitejšo dodajanje volana. Pri tem se mi zdi, da se zadek odzove hitreje in ubogljiveje kot pri obeh drugih, enako zasnovanih Citroënovih modelih. Seveda pa vožnja na meji zahteva od voznika, da ves čas misli na zavore, ki jih na hitro in z občutkom ne bi mogel uporabiti.

Vsako od testnih vozil so posebej za preskušnjo opremlili z natančnim računalni-



Zadnja prema: vzdolžno vzmetenje, vzdolžna vodila

sko in s kasnetnikom, ki je svete za pravilno smer in -ding-dong- sproti dellil narvarne ovinke. Računalniki so

na cilju izblebetali vse pomembnejše podatke z vožnje, citroënovci pa so jih vsakemu od nas zapisali na lističe v – oh, kakšna pozornost! – domačem jeziku. Tako sem zvedel, da sem izmed 408 krstnih botrov (zvrstili so se v več skupinah, mi smo bili zadnja) prevozil 196,9 kilometra dolgo pot z največjo povprečno hitrostjo 99,2 kilometra na uro in pri tem »povzročil« tudi največjo povprečno porabo goriva (11,75 litra na 100 km). To je – upoštevaje tudi hitrost – še vedno zelo ugoden podatek, če pa povem, da bencinsko povprečje vseh 408 voženj ni preseglo osmih litrov na 100 kilometrov, lahko mirne duše zapišem, da je najmočnejši BX tudi varčen avtomobil.

Citroën BX – tako mislim – je posrečen avtomobil. Če je malce svojeglav in v podrobnostih še nedodelan, je to zato, ker je francoski. Toda: vanj so všli vse dragocene hišne izkušnje in ga tako postavili med najnaprednejše ponudbe ta hip. Vrzel v programu je s tem ugodno zapolinjena.

Tri dni po tistem, ko nas je letalo znova odložilo v Parizu, je novi citroën BX zablestel tudi na tamkajšnjem avtomobilskem salonu. In prodaja je stekla.

MARTIN ČESENJ

## Tehnični podatki

**Motor:** štiritiraljni – štiritiraktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo  
**BOX:** vrtnina in gib 75x77 mm – gibna prostornina 1360 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 45,6 kW (62 KM) pri 5500/min – največji navor 108 Nm (11 kpm) pri 2500/min.

**BX 14 E in BX 14 RE:** vrtnina in gib 75x77 mm – gibna prostornina 1360 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 53 kW (72 KM) pri 5750/min – največji navor 108 Nm (11 kmp) pri 3000/min

**BX 16 RS in BX 16 TRS:** vrtnina in gib 83x73 mm – gibna prostornina 1580 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 66,2 kW (90 KM) pri 6000/min – največji navor 128 Nm (13 kpm) pri 3500/min

velja za vse različice: ročnična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi, veriga

(RS in TRS: zobati jermen) – glava in blok iz lahke litine – dvojni padočni uplinjač, z ročnim čokom (RS in TRS: samodejni čok) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 35/45 Ah – alternator 750 W – tranzistorski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiritopenjski (E, RE, RS, TRS: petstopenjski) menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 all SJ 14 – gume 145 SR 14, oziroma 170/65 R 365 TRX

**Voz in obese:** limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – hidropnevmatsko vzmetenje, samodejno nastavljanje višine vozila od tal – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj z vzmetno nogo in prečniimi vodilji, zadaj vzdolžna vodila – spredja in zadaj stabilizator x8 štiri kolutne zavore, servo, mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 20:1

(3,75 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke)

**Mere in teže:** dolžina 4,239 m – širina 1,650 m (14 RE in 16 RS, TRS: 1,660 m) – višina 1,358 m (16 RS, TRS: 1,361 m) – medosna razdalja 2,655 m – kolotek spredaj 1,410 m, zadaj 1,354 m – najmanjša razdalja od tal 0,161 m – teža praznega vozila 885 – 950 kg – dovoljena skupna teža 1380–1430 kg – posoda za gorivo: 44 (16 RS, TRS: 52) litrov – prtljajnik 444/1455 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):**  
**BX:** največja hitrost 155 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 15,6 – poraba goriva (ECE): 5,6/7,5/7,7 litra goriva super na 100 km

**BX 14 E, RE:** največja hitrost 163 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,5 s – poraba goriva (ECE): 5,5/7,1/6,5 litra goriva super na 100 km

**BX 16 RS, TRS:** največja hitrost 176 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,5 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,4/6,9 litra goriva super na 100 km