

Citroën C 25 D – mini-bus

# VZPOREDNA PROGA

Drugi od treh: s Citroënovim znakom in dizlom



tim jermenom zanjo. Seveda sodi tudi ta motor v Volkswagenovo »čisto« ponudbo in sicer v njen temeljitejši del, s čimer izpolnjuje tudi tovrstne stroge ameriške zahteve. Izpušni sistem je opremljen s tristeznim uravnanim katalizatorjem (s sondo lambda), elektronsko uravnavana pa sta tudi padočno registrski uplinjač in vžig motorja. Zahtevano gorivo mora biti, jasno, brez svinca!

Ob kompresiji 9,0:1 zmore motor 51 kW oziroma 70 KM pri 5200 vrtljajih v minuti, njegov največji navor pa znaša 118 Nm pri 2700 vrtljajih v minuti. Pripadajoči menjalnik je naklonjen varčevanju z gorivom in z motorjem samim po sebi, zato je peta prestava označena s črko E (= ekonomičnost). Pa je temu primerno »dolgo« izračunana. To je tudi vzrok, da doseže golf CL največjo hitrost v četrti prestavi (med našimi meritvami: 162 kilometrov na uro), medtem ko v peti prestavi hitrost rahlo uplahne, znatno uplahnejo pa tudi motorji vrtljaji. Motor se sam po sebi sicer rad vrti in brez težav preseže številko 6300, pri kateri se na merilniku začne opozorilno črtkano polje, od 6750 vrtljajev dalje pa prepovedano rdeče območje. Ampak za tekočo vsakdanjo vožnjo je tudi dovolj prožen, da zmore – družno z menjalnikom – teči brez dirkaškega pretikanja. Toda: za pospeške s polno sapo hoče tudi polno moč. Zato smo ga med našimi meritvami gnali do rdeče črte na merilniku in zabeležili naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 14,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 21,2 sekunde do hitrosti 140 km na uro v 36,0 sekunde.

Povprečna poraba celotnega testa je bila, navkljub več-

noma ostrim vožnjam, zmeroma: natanko 8,0 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Torej je tudi razmerje med motorno žejo in zmogljivostmi primerno uravnano.

Uravnano pa je tudi golfovo podvozje. Vzmetne noge in dovolj natančno vodena zadnja prema prispevajo k veliki zanesljivosti ne glede na to, ali zahtevate od njega vožnjo naravnost, ostro in naglo vijuganje, ali stabilnost na hitrih, a dolgih ovinkih. Vzmetenje se zdi prerobato le na zelo kratkih cestnih gubah, v vseh ostalih okoliščinah pa enako dobro streže udobju in čvrsti legi na vozišču. Jasno: če voznik pretirava, mora računati z značilnostmi prednjega pogona, te pa se pri golfu kažejo z odločnimi dodajanjem volana, če je ovinkarjenje preostro, in s povsem nenevarnimi spodnašanji zadka, če sredi ovinka odzimate plin. Dviganje »tačke« kot pravimo navadi, da se zadnje notranje kolo dvigne od tal, sodi pač k takšni zasnovi vozila, škode pa ne povzroča.

Že omenjenim zmogljivostim vozila so kos tudi zavore, spredaj bobnaste, zadaj kolutne, in gume na – v tem primeru – lahkih platiščih.



**Ker volkswagen golf CL ne sili med prestižnike, ampak skuša zadovoljevati vsakdanje avtomobilске uporabnike, mu je potrebno priznati: to je spretno in skrbno uravnavan avtomobil: najsi gre za počutje, za zmogljivosti, za porabo goriva, ali za čisto okolje. Ker seže z gibno prostornino pod 1,6 litra, pa je uravnavan tudi na naše davčne omejitve. Seveda – kot morebitno konsignacijsko blago.**

**MARTIN ČESENJ**

Foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

mevanja značilnosti in okoliščin, v katerih živimo».

Ampak življenje s tem mini-busom ni slabo. Imenitnejša izvedba pomeni imenitnejši zunanji videz: kovinskosoivo barvo in zatemnjene šipe. Vse drugo je tako kot pri fiat u ducatu: do milimetra enake zunanje mere, enaka kolesa, enaka oblika v celem. Nos je drugačen le zaradi drugačnega tovarniškega znaka, ki je pri citroenu nameščen nesimetrično – v kotu maske pred hladilnikom. Pa tudi namestitev žarometov in utripalk je drugačna kot pri ducatu: C 25 ima namreč prednji utripalki nad žarometoma, pri ducatu pa je ravno narobe.

Oblika je moderno »kombi-jevska«: z rahlo štrlečim in povsem navpično odrezanim nosom, z zmerno položno prednjo šipo s komaj opazno izbočeno in rebrasto ojačano streho, na kateri je predviden tudi prostor za izrez dviznega okna

**Fiat ducato, citroen C 25 in peugeot J5 so trojčki: plod kapitalističnega združenega dela, ki zna varčevati in služiti hkrati. Zato sta zasnova in oblika trikrat enaki, le motorji in razlike v podrobnostih gredo na račun treh različnih avtomobilskih znamk. Fiat ducato smo preskusili lani (18/1987); citroen C 25 D mini-bus je na vrsti zdajle; enako potniški peugeot J5 pa mogoče še bo!**

Testni avtomobil pravzaprav ni bil testni avtomobil, ker Cimos, ki je jugoslovanski podaljšek Citroena, nima testnih avtomobilov. Tale C 25 D so vzeli iz avtomobilске izposojevalnice, zato tudi piše »Kompas-Hertz« na njem. To, da smo na takšen test sploh pristali, pa je mogoče po jugoslovansko razložiti z »našo pripravljenostjo sprotnega razu-

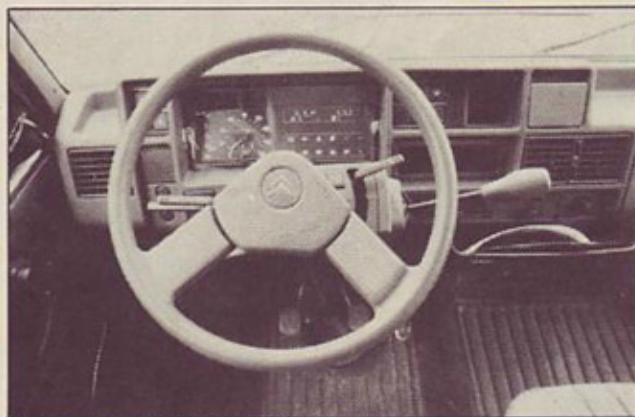






nad prednjo klopjo, ter s povsem škatlastim zadkom, katerega vogali so tudi pri Citroenu (tako kot pri Ducatu in Peugeotu) navpično »porezani«.

Vrata so štiri: dvoje običajnih za dostop do vozniškega sedeža in prednje klopi, ena drsna na desnem boku za k ostalemu potniškemu prostoru ter dvižna na zadku. In sorodstvo s fiatom ostaja: tudi glede robatosti bočnih vrat, »pločevinastih« prednjih vrat ter nerodnega učvrščevanja zadnjih vrat. Tesno sorodstvo pa se kaže tudi v notranjosti vozila:



*Za voznika: zamaknjena pedala*

sedežne vrste so tri, ampak, ker je ob voznikovem sedežu le še enoinpolsedežna klop, pomeni to v celem prostoru za 8 do 9 potnikov. Sedeži v ostalih dveh vrstah so temeljitejši: ne le po obliki, tudi zaradi izdatnih nagibov naslonjal. Vsak potnik v avtu dobi zglavnik in varnostni pas. Voznik svojega sedeža sicer ne more naravnati po višini, a ker je ta že v tovarni dovolj spretno odmejena, vzdolžni sedežni pomik zadošča. Ampak sedežno udobje ostane vsečno šele tedaj, ko ste že v avtu. Hočem reči, da je do sedežev razmerna težko priti. Stopnic ni, vozilo pa je razmeroma visoko od tal. Seveda se skrajni desni sedež v drugi vrsti odmika – dostopu k zadnji sedežni vrsti na ljubo – enako nerodno kot v Ducatu.

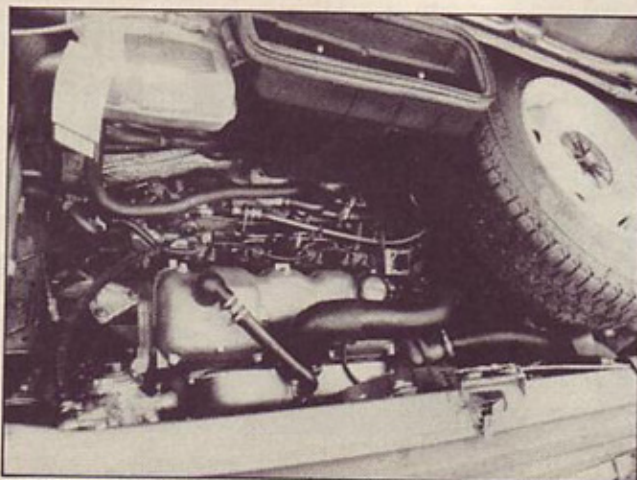
Dovolj temeljiti so tudi ostali deli tega mini-busovskega okolja: odporne in delno gumirane preproge, stenske obloge, strop in drsna stekla v nekaterih oknih. Tudi za voznika ni med sedenjem v Ducatu ali v C 25 nikakršnih razlik. Zares drugačen je vnovič le hišni znak sredi volanskega obroča. Torej se ponavljajo lepe in slabe plati tega delovnega prostora. Slaba je na primer ta, da so pedala pomaknjena pretirano proti sredini vozila, pa je potrebno ves čas sedeti zoprn postrani. Ali pa tovarnjaška zravnanost volan-







skega obroča. Ali pa težko dosegljiva ročica za ročno zavoro – na levi strani voznikovega sedeža. So pa tudi dobre, pravim; na primer zunanji ogledali, ki sta pripravno nameščeni in dobro pregledni; pa armaturna plošča, ki je dovolj dobro zasenčena in dovolj temeljito založena z vsem, kar zanima voznika; pa gretje in zračenje (vključno z ventilatorjem za zadnji del vozila); pa prestavna ročica ob volanu, ki je resda preveč zatikajoča se, a ne odžira prostora sopotniku: pa trikotna okenca v prednjih vratih, ki pospešujejo zračenje. In tako dalje. Smo si pa tudi v Citroënu želeli več odla-



**Za motor: tesno odmerjen prostor v nosu**



gališč za drobnarije in malce več prostora za levo nogo, kadar ta ni na pedalu sklopke.

Karoserijsko štirioglatost in dobri zunanji ogledali so v C 25 D oplemenitili še z gretjem in brisanjem zadnje šipe, kar je voznikovo vidljivost na vse strani – v primerjavi z Ducatom – močno izboljšalo. K vidljivosti tik pred vozilo pa prispeva tudi ugodno visoko nameščen voznikov sedež sam po sebi.

Za razliko od testnega Ducata je bil v nosu C 25 D nameščen dizelski motor. Zato tudi črka D v oznaki! Dizel, razmeroma velik in težak, so si sposodili v Citroënu CX, torej je štirivaljni, z 2500 kubiki gibne prostornine, s kompresijo 22,25:1, z lahko glavo in s stransko odmično gredjo, ki jo ženejo zobniki. Petstopenjski menjalnik je izračunan na še dovolj ugodne končne zmogljivosti vozila in obenem na njegovo kljubovanje morebitni polni obremenitvi (upoštevaje vse zasedene sedeže in potnikom pripadajočo prtljago). Opazno slabe dizelske lastnosti so tri: oteženo sukanje volana (4,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, toda brez servoojačevalnika), dolgotrajno predgretje hladnega motorja in tovornjaško-dizelski zvok, dokler se motor ne ogreje.

Motor zmore največjo moč 55 kW oziroma 75 KM pri 4250 vrtljajih v minuti, ampak nikarkršne potrebe ni, da bi ga zav-



zeto priganjali prav do te mere. Zmogljivosti C 25 D smo merili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva ter zabeležili naslednje rezultate: z mesta do hitrosti 80 km na uro je ta mini-bus pospešil v 19,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro pa v 34,3 sekunde.

Največja pri nas izmerjena hitrost: 129 kilometrov na uro. In povprečna poraba goriva med celotno preskušnjo: 10,1 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Pri tem velja upoštevati, da smo več kot polovico preskušnje opravili s polno obtežnim in ob polnem plinu na av-



Za prtljago: dvizna vrata od vrha do tal

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 93,0×92,0 mm – gibna prostornina 2500 kubikov – kompresija 22,25:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 4250/min – največji navor 14,9 kpm pri 2250/min – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (zobniki) – glava iz lahke kovine – rotacijska visokotlačna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 88 Ah – alternator 1000 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica ob volanskem drogu – platišča 6J×14 – gume 185 R 14 S (michelin)

**Voz in obese:** mini bus – 8/9 sedežev – 4 vrata – samonosna karoserija na vzdolžnih nosilcih – prednji kolesi na posamičnih

obesah, vzmetni nogi, prečna vodila – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica (levo) ob sedežu – volan z zobato letvijo, 4,4 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,759 m – širina 1,965 m – višina 2,100 m – medosna razdalja 2,939 m – rajdni krog 11,4 m – teža praznega vozila 1700 kg – dovoljena skupna teža 2600 kg – dovoljena teža prikoličice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 124 km na uro – poraba goriva (ECE): 8,5/–/10,9 litra plinskega olja na 100 km

tomobilskih cestah.

No, in če ste morebiti brali tisto, kar smo zapisali o ducatu, potem veste tudi vse o citroenovi legi na cesti: prednji pogon zahteva na zelo hitro voženih ovinkih hitro in odločno dodajanje volana, je pa moč vozilo »postavljati« v ovinek tudi s pomočjo kratkega zaviranja ali samo odvezetega

plina. Prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi, zadnji pa na listnate vzmeti. Vsa štiri so dovolj dolgo in zelo varno pri tleh. Zato naj vas trenutek z naše slike, ko je zadnje kolo obviselo v zraku, ne moti: to se je zgodilo med zelo ostro vožnjo na zelo ostrem ovinku. Pa, saj z mini-busom ne boste dirkali! Udobje vzmetenja se veča z obtežbo vozila. To pomeni, da se zdi prazen avtomobil od spodaj navzgor robato sunkovit, z več ljudmi v avtu pa po tej plati odločno nežnejši. Ampak, ker je tudi citroen predviden za množičnejše vožnje in zahtevnejše obtežbe, zmore njegovo podvozje, z zavorami vred, takšnim obremenitvam kljubovati tako, da voznik obtežbe skoraj ne opazi.

• • •

Upoštevajte fiat ducato vozi citroen C 25 D mini-bus torej po povprečni vzporedni progji. Dizel mu zelo pristaja, to je pri tem treba vedeti. In, ker je na Citroenovem spisku tudi turbo-dizelska različica, zna biti ta verjetno še odločnejše kos prijetnim turistično-poslovnim prevozom. Takšnim so avtomobili te sorte pač namenjeni.



Za potnike: dobri sedeži

MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ