

KRATEK TEST

CITROËN EVASION 2.0 HDi SX



»V najboljših letih«

O Evasionu ne bomo odkrili nič novega, lahko le ponavljamo hvali ali grajo. Ni popoln, je pa prav gotovo popolnejši kot kdajkoli.

Popolnejši je z opremo in z novim dizelskim motorjem. Dvolitrski turbodizel z neposrednim vbrizgom goriva v valje prek skupnega visokotlačnega voda, s turbinskim polnilnikom in hladilnikom polnilnega zraka je Evasion, ki je sicer v zrelih letih (moški kolegi bi temu rekli »v najboljših letih«), nekoliko pomladil. Enak motor uporabljajo v koncernu PSA že nekaj časa, od Peugeota do Citroëna, od 306 do Xantie. V manjših modelih so mu dovolili največ 90 KM, v večjih pa 110 KM. Tudi v Evasionu. Sodobni dizelski motor je Evasionu »v najboljših letih« dal novo dimenzijo. Relativno majhen motor se dobro obnese v precej velikem avtomobilu. Ni pretirano glasen, ni pretirano požrešen (prej varčen) in še ena dobra lastnost - avtomobil ni podhranjen. Res ne dosega hitrostnih rekordov, se pa odlično obnese tako na krajših voznjih kot na daljših potovanjih. Na dolgih voznjih lahko poraba pade tudi pod sedem litrov, kar je zelo dobro povprečje, če upoštevamo velikost avtomobila. Ni ravno tako dober kot nekateri tekmeči, ki odlično vlečejo že skoraj v



Dizelski agregat s skupnim vodom, neposrednim vbrizgom goriva, turbinskim polnilnikom in hladilnikom polnilnega zraka dobro služi svojemu namenu.

prostem teku. Evasionov motor potrebuje nekaj več vrtljajev, da potem suvereno pospeši. Ugoden navor je na voljo v dovolj širokem razponu, do 4600 vrtljajev, do koder ga je še smiselno priganjati, potem pa ne več.

Testni Evasion je imel sedem sedežev - že kar pravi mali avtobus. Spredaj dva, z vmesnim prehodom, v sredini trije in zadaj zopet dva. Vse je mogoče posamično odstraniti in jih postopno zložiti. Tudi učinkovita samodejna klimatska naprava je naša svoje mesto, vendar so stikala tako nerodno nameščena, da pogled nanje zakriva prestavna ročica. Notranja razsvetljava je bogata, električno zložljiva zunanja ogledala so zelo pripravna v ozkih prehodih, drsna vrata na obeh straneh pa so zelo koristna na ozkih parkiriščih. Udobja ne manjka.

Naj bo Evasion še tako »v najboljših letih«, je filozofija enoprostorcev še vedno v modi. Pojavlja se sicer čedalje več pomanjšanih variant, ki večjim odžirajo trg, vendar tudi velikim še ne bije zadnja ura. Še posebej ne takim z varčnimi motorji, kot ga ima tudi Evasion.

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4 -valjni - 4-taktni - vrstni, dizelski, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 × 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 18 : 1 - največja moč 80 kW (110 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1750/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu skupnega voda, elektronsko vodena črpalka (Bosch), turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), nadtlak polnilnega zraka 0,9-1,3 bara, hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,5 l - motorno olje 4,3 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,417; II. 1,783; III. 1,121; IV. 0,795; V. 0,608; vzvratna 3,155 - diferencial 4,468 - gume 205/65 R 15 (Michelin Alpin)

Voz in obese: 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4454 mm - širina 1816 mm - višina 1714 mm - medosna razdalja 2824 mm - kolotek spredaj 1534 mm - zadaj 1540 mm - rajdni krog 12,35 m - **notranje:** dolžina (do srednje klopi) 1240-1360 mm, (do zadnje klopi) 2280-2360 mm - širina 1570/1600/1400 mm - višina 950-920/920/880 mm - vzdolžnica 870-1010/880-590/520-720 mm - prtljažnik (normno) 340-3300 l - posoda za gorivo 80 l

Mase: prazno vozilo 1595 kg - dovoljena skupna masa 2395 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,8 s - poraba goriva (ECE) 8,4/5,6/6,7 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h: 5,9 s	hitrosti:	
0 - 80 km/h: 9,7 s	kazalec na: resnično:	
0 - 100 km/h: 14,4 s	60	57,6 km/h
0 - 120 km/h: 20,7 s	80	77,7 km/h
0 - 140 km/h: 31,4 s	100	97,4 km/h
1000 m z mesta: 36,0 s	120	117,1 km/h
(144 km/h)	140	136,8 km/h
	150	147,3 km/h

Največja hitrost:

174 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 35,9 s (144 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 43,9 s (132 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 110,1 m

od 100 km/h: 49,5 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,8 l/100km

Najmanjše povprečje 7,2 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščne meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 14 °C
50 km/h	57 55 55	p = 1018 mbar
100 km/h	66 64 63	rel. vl. = 57 %
150 km/h	71 70	
Prosti tek	42	

KONČNA OCENA

Kljub svojim zrelem letom se ta enoprostorec še vedno dobro drži. Varčni in dovolj zmogljivi dizel je velika prednost, dovolj bogata oprema pa lahko zadovolji marsikoga. Za daljše vožnje pogrešamo tempomat.

- motor, prožnost, poraba
- široko odpiranje prednjih vrat
- prilagodljivost notranjosti
- bogata oprema
- udobje za voznika
- tipke klimatske naprave so skrite za prestavno ročico
- ni tempomata

CENA: 5.155.790 SIT (Citroën Slovenija)