

Test

CITROËN EVASION 2.0i SX

VMESNA POSTAJA



Vsestranska uporabnost v prednjem delu evasiona



Prvi avtomobil je bil kabriolet. Kmalu so mu sledile limuzine. Tudi kupe spada v tiste pionirske čase. Potem je bil človek dolgo zadovoljen.

Težnja po uporabnosti je narekovala razvoj kombijev in kombilimuzin. In spet je bil voznik zadovoljen.

Potem se je pojavil nekdo in izumil limuzinski kombi. Odziv, vsaj sprva, ni bil pretiran.

Potem je prišla (ne-vem-katera-že) avtomobilska kriza. Mrzličen boj za vsakega kupca. Širjenje ponudbe. Iskanje novih poti. Novi modeli. Pocenitev proizvodnje. Medsebojno sodelovanje...

Po bitki je lahko biti general, pravijo. Seveda; danes je vse povsem logično. Več ljudi več ve in iz večje serije je posameznik cenejši. Tako se je rodil U60. Če gre za citroën, mu je ime evasion, prepoznamo pa ga le po Citroënovih strešicah na maski motorja in na volanskem obroču ter po zadnjih lučeh, ki so podobne tistim z modela XM break. Drugo že poznamo. Evasion ni ne limuzina ne minibus, ampak od obeh je prevzel njune dobre lastnosti. Visoko sedenje in obširna zastekljenost omogočata odlično vidljivost tudi v dežju, saj



trije brisalniko zelo dobro brišejo velik del obeh šip, le umivanje zadnje šipe zasluži nekaj graje. Oblika karoserije omogoča zelo dobro notranjo prostorsko izkoriščenost, dva para bočnih vrat (od tega en par drsnih) omogočata dober dostop z obeh strani avtomobila. Z možnostjo različnih namestitvev sedežev si je mogoče prilagoditi notranost po trenutnih željah in potrebah: od dveh sedežev in 2100 litrov prtljažnega prostora do osmih, nekoliko utesnjenih sedežev in 340 litrov praznine za zadnjo klopjo.

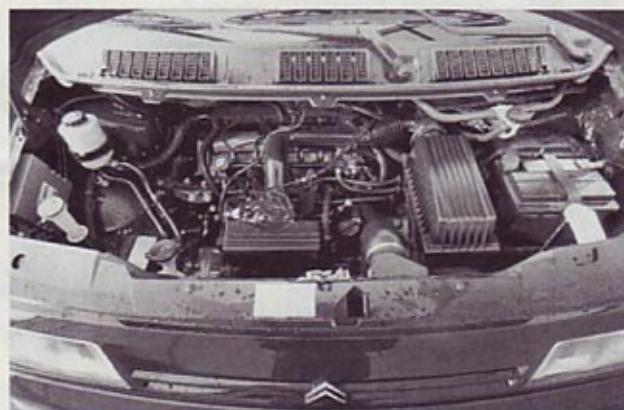
Testni avtomobil je bil opremljen s petimi sedeži. To je srednja pot med obema skrajnostma, ko gre za število potnikov in za količino prtljage. Kot se za limuzinski kombi spodobi, sta prednja sedeža vrtljiva, dno pa povsem

Evasion ni ne limuzina ne minibus.

ravno. Slednje po prvem navdušenju pokaže tudi svoje slabosti, vsaj takrat, ko se po avtomobilu kotali damska torbica ali vrečka iz trgovine. Ampak za udobje potnikov je poskrbljeno: par komolčnih opornikov na prednjih sedežih je tudi zelo uporaben in ni le za okras, radijski sprejemnik je kakovosten in opremljen s številnimi zvočniki na pravem mestu, volanski obroč je limuzinsko pokončen in mehko servoojačan, sedeži pa so francosko udobni in mehki. Le naklon sedalnega dela je za spoznanje premalo

Limuzinsko in prijetno okolje





Motor iz limuzine, v tem okolju za spoznanje preslaboten



Vsestranska uporabnost v zadku evasiona

izrazit; pri močnejšem zaviranju prihaja do »podmorniškega efekta«.

Oblika notranjosti je lična in namenjena predvsem uporabnosti. Dvobarvna armaturna plošča je prijetne oblike, plastika kakovostna, na njej pa sta dva (osvetljena in dovolj velika) predala. Merilniki so pregledni, med njimi je dobro opazen »check« za odprta vrata, stikalo troblje je v levi obvolanski ročici in zračnih rež je res dovolj. Na kombijevsko počutje nekoliko spominja le namestitve ročice ročne zavore (levo ob vozniskem sedežu), uporabnika pa razveseljujejo mnoge drobne rešitve: številna odlagališča za drobnarije, več kot zadovoljiva osvetlitev notranjosti (s slabimi stikali), vstevši bralni lučki in luč na zadnjih vratih, nevsakdanje oblikovan pepelnik na armaturni plošči, prostora za steklenici v drsnih vratih, prostor za pločevinke, zračenje skozi naslonjalo na prednjih vratih, prostor za očala namesto strešnega držala za voznika, pokrov za radio in iz armaturne plošče štrleča

ročica menjalnika - tako je prostor boljše izkoriščen, kajti na tleh bi motila, štrleča iz volanskega droga pa je praviloma vedno pretrda. No, resnici na ljubo, mehkost te prestavne ročice kljub vsemu ni za vzor, pa tudi gibi (predvsem iz vzvratne v prvo prestavo) so nekoliko predolgi. Je pa ročica prijetno kratka in v kombinaciji s kromolčnim opornikom zelo uporabna, saj tudi pri pogostem pretikanju ne zahteva pretiranega napora.

Motor, ki poganja testni evasion, je izdelek koncerna PSA in poganja tudi druge avtomobile

obeh hiš. Gre za klasično sodoben izdelek z odmično gredjo v glavi, s po dvema ventiloma na valj, s petkrat vležajeno ročično gredjo, z večtočkovnim vbrizgom, z uravnavanim katalizatorjem ter s solidnimi zmogljivostmi. Vendar velika čelna površina in slabša aerodinamika evasiona (v primerjavi s hišnimi limuzinami) zmanjšujeta zmogljivosti. Še posebej pri polni obremenitvi, torej v našem primeru pri petih osebah in nekaj prtljage zanje. Za tistega, ki ga to moti, je na voljo enak motor s turbinskim polnilnikom, sicer pa tudi klasičen motor lahko zadovolji marsikatero potrebo; ko gre za pospeševanja, prehitovanja ali pa

za višja hitrostna povprečja na avtomobilskih cestah. Aerodinamiki in teži primerna je tudi poraba goriva, ki se suče okrog desetih litrov na sto prevoženih kilometrov. Pri testnih priganjanjih je sicer nekoliko narasla, toda pohvalno velika posoda za gorivo omogoča velik »domet« tudi takrat, ko s pedalom za plin niste skromni.

Ce torej upoštevamo, da gre praktično za štiri identične avtomobile, je citroën evasion le naša vmesna postaja. Ustavili se bomo namreč še pri dveh. A o tem drugič. Pa »bon voyage«!

VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 89 kW (121 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,5 m/s - specifična moč 44,5 kW/liter (60,6 KM/liter) - največji navor 170 Nm pri 2650/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večločkovni vbrizg in elektronski vžig (IAV MMB/P2Z) - vodno hlajenje 8,5 litra - motorno olje 5,4 litra - akumulator 12 V, 400 A - alternator 70 A - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,460; II. 1,870; III. 1,280; IV. 0,950; V. 0,745; vzvratna 3,333; diferencial 4,530 - platišča 6j x 15 - gume 205/65 R 15 T (michelin MX1), katalni obseg 2,03 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,1 km/h

Voz in obese: limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijolčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (notranje hlajene), zadaj kolotne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica levo ob voznikem sedežu) - volan z zobato letvijo, servo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4454 mm - širina 1812 mm - višina 1714 mm - medosna razdalja 2824 mm - kolotek spredaj 1540 mm, zadaj 1520 mm - rajdni krog 12,3 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2460 mm - širina (komolci) spredaj 1580 mm, v sredini 1600, zadaj 1440 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920-940 mm, v sredini 900, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1050 mm, sedeži v sredini 970-630, sedeži zadaj 540-750 mm - premer volanskega obroča 380 mm - priljajznik (normno) 340/1150/-2100 litrov - posoda za gorivo 80 litrov

Teže: prazno vozilo 1510 kg - dovoljena skupna teža 2300 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h: 13,9 s - poraba goriva [ECE]: 7,2/9,4/11,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

173 km/h (V. prestava)

Pospeški:

| | |
|-----------------|-------------------|
| 0 - 60 km/h | 5,6 s |
| 0 - 80 km/h | 8,6 s |
| 0 - 100 km/h | 13,1 s |
| 0 - 120 km/h | 18,8 s |
| 0 - 140 km/h | 28,4 s |
| 1000 m z mesta: | 34,7 s (150 km/h) |

Prožnost:

| | |
|-------------------------|-------------------|
| 1000 m od 40 km/h (IV.) | 37,2 s (143 km/h) |
| 1000 m od 40 km/h (V.) | 43,5 s (122 km/h) |

Zavorna pot:

| | |
|-------------|---------|
| od 150 km/h | 102,6 m |
| od 100 km/h | 47,2 m |

Natančnost

merilnika hitrosti

| kazalec na | resnično |
|------------|------------|
| 60 | 57,4 km/h |
| 80 | 78,2 km/h |
| 100 | 98,1 km/h |
| 120 | 119,0 km/h |

Poraba goriva:

| | |
|------------------|--------------|
| testno povprečje | litra/100 km |
|------------------|--------------|

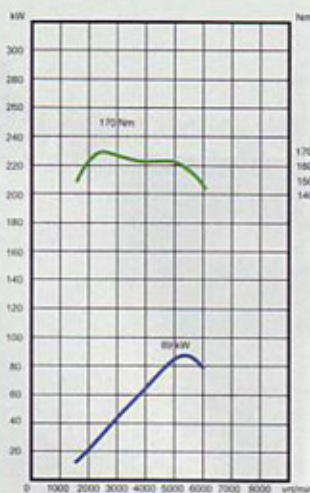


DIAGRAM MOTORJA

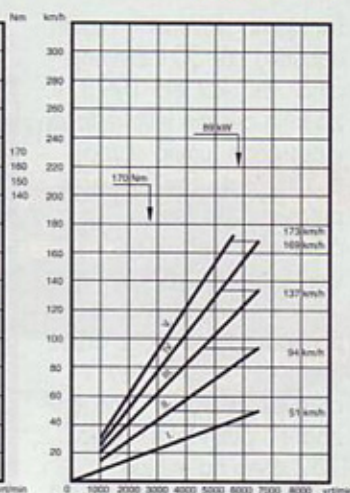


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- Izkoriščenost prostora in uporabnost
- Osvetlitev notranjosti
- Armaturna plošča
- Videz
- Obvladljivost zunanjih mer
- Prijetne, drobne rešitve
- Velika posoda za gorivo

Grajam

- Vedno umazane kljuge na vratih
- Pri polni obremenitvi premalo moči
- Umivanje zadnje šipe
- Vzratna prestava
- Za umazanijo občutljiva svella notranjost

Iz oči v oči

Zamisel o limuzinskih kombijih pripada nedvomno Renaultu. Vse drugo s tega področja je prizadevanje spodrinitih evasione. Če je bil Chrysler (iz vovagerjem) pri tem premalo spretan, je to čisto njegova težava. Zaručeno delo Peugeotta, Citroëna, Fiatu in Lancie je pri tem očitno uspešnejše. Tudi ko gre za vsakega izmed teh četverčkov posebej in tudi, ko gre zgolj za evasion. Dobro opravljeno delo!

Martin Česenj

Podvozje evasiona se mi je zdelo nekoliko čvrstše kot pri peugeotu 806 turbu, ki sem ga prej vozil, kar mi tudi osebno bolj ugaja. Žal je bila nekoliko okornejša tudi ročica menjalnika, motor pa nekoliko bolj hrupen. Avto navdušuje s svojo uporabnostjo, saj je prostoren, obremenjen in ne prevelik za mestne vožnje. Med močnejšim bencinskim (turbo)motorjem in šibkejšim navadnim mi tolikšne razlike, da bi se odločil za močnejšega (in dražjega).

Andrej Supé

Sedaj so v modi limuzinski kombiji. O.K., tukaj imamo še enega: lep, velik, luksuzno opremljen, prostora še pa še! Kot naročen za naše obrtnike, oprostite, novopočene podjetnike, ki skolarirajo prevoze tajvanskih računalnikov, dolenskega krompirja in štajerskih jabolč. Ob posebnih priložnostih pa pridejo na vrsto lena in pet otrok, da o psu ne govorimo.

Nada Popov Trifunović

Olala!!! Strah zbujajoča velikost? Le brez panike, videz nas tudi tu nekoliko zavede. Morda tega enoprostornika res ne bi mogli spraviti v garazo z nižjim stropom, zato pa lahko vanj spravite osem oseb ali obilico prihaje. Glede na prostornost, je možnosti res veliko.

Tjaša Smetrekar