

CITROEN ID 20

Vrelec žabje mladosti – tudi za dinarje

Ante Mahkota

V teh naprednih casih, ko se je apotekarstvo tako razvilo, da zdravniki več ne potrebujejo žabečev za ugotavljanje nosečnosti, je trinajst let stara Citroenova žaba dobila kar tri injekcije za večno mladost: lire, konje in dinarje.

Lire od najbolj živega evropskega avtomobilskega koncerna Fiat. Konje od močnejših motorjev, ki so od pariškega salona naprej v vseh različicah žabe »D« in v »ID 20«. Dinarje? Dobi se za dinarje: »Tomoš« bo namreč poslej sestavljal žabe in jih prodajal za denar, ki je v naši deželi še v veljavi.

Prav zadnja vest – žaba za dinarje! – nas je spodbudila, da smo obudili spomin na kratek test: lanskega oktobra smo na dirkališču Monthlery vozili takrat povsem novo ID 20.

Ko smo lani oktobra avto podili po francoskem dirkališču in so nam bile na voljo vse žabe, kar jih izdelujejo, še nihče ni vedel, kakšen bo program žab za dinarje. In smo si izbrali za preskus najcenejšo no-

vinko ID 20. »Tomoš« pa prodaja za dinarje (58.860 din) le DS 20, ki ima enak motor pa še bogatjšo opremo. ID 20 je seveda slej ko prej mogoče kupiti za devize.

Po želji dviga trebuh

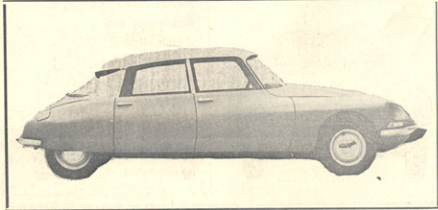
Ker smo žabe že dvakrat preskušali – junija 1967 (Avto 13) najpreprostejšo »ID 19« in marca 1968 (Avto 5) bogataško DS 21 – se nam ne zdi hudo, da nismo vozili »dinarske« žabe DS 20, saj ima naša preskušanka (ID 20) enak motor in ta je tokrat bistven. Vse drugo je namreč ostalo dobro po starem:

1. Znamenita karoserija, ki odlično reže zrak in so jo jeseni 1967 na zunaj prvokrat spremenili – odkar so na pariškem salonu leta 1956 predstavili prvo žabo DS 19. Dobila je nove žaromete – po dva sta nameščena pod ščitnim steklom na blatnikih – in se zdi poslej še lepša. Tako dolgo so le redki avtomobili ostali zvesti obliki:



ford T, hrošč VW in vsi citroeni, ne le žaba.

2. Ob rojstvu žabe revolucionarno podvozje, ki gre še danes v korak z najbolj sodobno tehniko. Kolesa so posamično obsejana, namesto jeklenih vzmeti pa ima žaba hidropnevmatično vzmetenje s tekočino in plinom. Zračne-tekočinske vzmeti, kjer je v enem elementu snovi združena vzmet in blažilnik se zdi smotnejša in je že v naravi snovi, da so karakteristike boljše kot še tako dobro jekleno pero. Težava je, le da so dražje. Podobno vzmetenje – samo s tekočino – imajo tudi angleški avtomobili BMC (zdi se nam nekoliko manj udobno kot žabino), le da ima hidropnevmatika še eno bistveno prednost: avtomobil je mogoče dvigniti in spuščati ter se trebuh lahko približa cestišču na 10 cm ter dvigne do 28.





snegu je dobro tudi to, da je prednja pre-ma dovolj obtežena.

Petič, naj v tolažbo tistim, ki bi radi test »DS 20«, zapišemo, da je bila »naša ID 20« opremljena z žarometi, ki svetijo okrog vogla in je imela servo volan in servo zavore.

Dvolitrski štirivaljnik – 90 glasnih konjev

»Večno novo in zastarelo«, smo zapisali pri testu ID 19, ko smo hvalili smotno zasnovano karoserijo in podvozja, češ to je recept, da je avto večno mlad; in se pritoževali nad preslabotnim motorjem. Pri vseh prejšnjih žabah se nam je namreč zdelo, da imajo razen DS 21 (2,2-litrski motor) premalo moči.

Kritike, da je za tako odličen avto škoda tako zastarelega motorja, ki je bil mimogrede povedano zelo varčen, so končno omeščale tudi tovarno, da je na lanskoletnem »Parizu« predstavlja močnejše motorje, še posebej novi motor »ID 20« in »DS 20«. To seveda ni šestvaljni motor, ki si ga mnogi žele in ki ga nekateri preroki med novinarji že dve leti obetajo od Masseratiya, je pa boljši štirivaljni motor kot je bil v »ID 19«.

Torej: novi dvolitrski štirivaljni motor, ki poslej poganja vse osnovne tipe žab (z različnimi močmi), je mladanele kvadratne: vrtna 86 mm, gib 85,5 mm. To je naprednejše kot prejšnji gib 100 mm. Pri tem pa ugotavlja nemški tester Klaus Westrup, da gib nad 80 mm danes in si spričevalo za gib napredno zasnovane motorja.

Dokaz tega morda odvečnega »tehničarstva« našega opisa smo dobili na dirkališču kar takoj, saj smo se lahko preselili iz žabe »ID 20« v »19«. In se prepričali, da novinka precej bolje potegne in je motor predvsem manj glasen.

Seveda tudi novinec še zdaleč nima motor z odlično gredjo v glavi, ampak ventile še vedno krmili odlična gred pri strani, ki ne more brez posrednikov. Pri visokih vrtljajih, ki jih potrebujemo za močne pospeške, motor še vedno prav nekulturno zarjove. Pri tem izrednih pospeškov ni pričakovati, saj je avto teak približno 1300 kg, motor pa zmore 90 KM pri 5750 vrtljajih — kjer je že zelo glasen.

Na kratkem testu nismo mogli preskusiti, koliko laže merilnik hitrosti in smo na grobo ocenili, da je napaka najbrž deset-

odstotna. Pri takšni nenatančni meritvi je stoperica pokazala, da ID 20 potegne od 0 do 100 km na uro v 15,7 sekunde. Drugi preskuševalci in tudi tovarna so gotovo natančneje izmerili in verjamemo, da pospeši v 16 sekundah. Za primerjavo: stara žaba ID 19 je na našem testu pospešila v 17,6 sekunde, DS 21 v 13,5 sekunde.

Največja hitrost je boljša, ID 20 doseže približno 165 km na uro, pri čemer je avto zaradi aerodinamične karoserije zelo varčen.

Izvirnost je zvečine še sodobna

Zabi nekateri očitajo tehnične ekscentričnosti, češ ali ne želi Citroen pretirano poudarjati posebnost žabe in jo preveč odobravati od povprečja evropskih avtomobilov.

Ali je posredi ekscentričnost, si ne upamo trditi. Toda tistemu, ki privrta sede v žabo, se zde celo najbolj običajne stvari nenavadne. Podoba prizadevanj, da bi bilo prav vse drugačno, se zdi še volan z eno samo prečko, ne z dvema ali tremi kot je običajno. Naprej: s ključem sicer sprožite kontakt in odklenete volan, za vžig pa morate pritisniti še na poseben gumb. Ročice za luč, trobljo, utripalke, brizgalke in brisalnice so drugačni, kot so splošno v navadi. Včasih so bile tudi lučke in merilnik hitrosti na silo originalne in nepregledne; pri novinec »ID 20« je armaturna plošča postala preglednejša.

Nenavadni so tudi pedali, kjer se nam zdi izvirnost potrebna. Zavorni pedal sproži zavor je zelo blizu, padača za plin, da je pot desne noge s plina na zavore kar najkrajša. Navaditi se je treba tudi servo volana, ki je izredno neposreden in ga vrtilce z mezinem. Servo pomaga, da veliki avto obračate in parkirate kot bi bil majhen.

Z lahkotnim volanom je mogoče avto zelo natančno voditi, Ovinokov se zelo dobro drži in le v zelo ostrih bi nos rad prehitel prednji kolesi — značilna lastnost večine avtov s prednjim pogonom. Za nočno vožnjo so odlični vrtljivi žarometi: od štirih luči se notranji dve obračata, kadar zavijate.

Hormoni, ki jih je žaba dobila s tem, da jo prodajajo za dinarje in da ima močnejše motorje, so avto zanesljivo pomladili in bodo gotovo pospešili prodajo pri nas. Pri tem bo izredno udobje, zelo varno podvozje in prostorna karoserija s štirimi vrati pretehtala slabšo preglednost in glasnost motorja.

3. Izredno velika medosna razdalja (3,12 m) tudi poskrbi, da se v žabi zelo udobno potuje. Vsi citroeni, tudi mali, so znani po tem, da podvozje odlično požira udarce — pri tem pa se malčki zelo zibljejo. Žaba ne! Vsi preskuševalci so si edini, v dvolitrskem razredu daleč naokrog ni tako udobnega avta. Male in velike luknje podvozje dobesedno požira in celo po kolovozih — to smo preskusili pri prvem testu žabe na prodiščih pri Martuljku — je mogoče na silo voziti z zelo veliko hitrostjo. K temu udobju precej pripomorejo mehko oblaženi sedeli.

4. Prednji pogon, dobre pasaste gume in razmeroma velika kolesa so jamstva, da avto tudi na snežni cesti odlično drži smer in se pri zelo visoki potovalni hitrosti ne zmeni za udarce vetra. Za speljavanje v



Na zunaj se nova žaba ID 20 komaj razlikuje od lanskih prednic — po napisu ID 20 na zadku (slika pri nastavu). — Pod znamenito karoserijo pa je novi motor: vrtna in gib 86 x 85,5 mm, gibna prostornina 1985 kubikov, kompresija 8,75:1, največja moč 90 KM pri 5750 vrtljajih v minuti, največji navor 14 kpm pri 2500 vrtljajih v minuti, srednja hitrost bata (pri 5750 vrtljajih v minuti) je 16,4 m/s, ročična gred v petih ležajih, v hladilniku 10,4 litra vode, v karterju 4,5 litra olja, padočelni uplinjač weber, alternator 12 W, 520 W