

Citroen L je mešanec: iz dveh avtomobilov eden in ta naj bo za tri. Načrte zanj so podpisali Peugeotovi finančniki, ki zadnje čase bdijo tudi nad poslovnimi številkami sosednje tvrde Citroen, misleč, da bo takšna avtomobilska sestavljenka najučinkovitejša zamenjava za že precej ostarele Citroene 2 CV, dyane in ami.

Bo res?

A VOZILI SMO
magazin

CITROEN LN

Dva za enega, eden za tri! — Prezgodnji porod ali spačkov konec?

FRANCOSKI KOKTAJL



Ta avto je nastal po kosih: karoserijo, podvozje, zavore, volan in armaturno ploščo je prispeval Peugeot od modela 104 coupe. Vse drugo je Citroenov delež: motor, menjalnik, žaromet, odbijača, obroč volana, prestavna ročica, sedeži, preostala notranja oprema, barvo in tako naprej. Tudi delo: LN sestavljajo v Citroenovi tovarni Aulnay-sous-Bois, napredaj pa bo ob Novem letu.

Če bi ne imel okroglih žarometov in Citroenove maske na nosu, bi bil navzven skoraj enak peugeotu 104 coupe. Dobil je

tudi njegove glavne lastnosti: to je okreten, izredno kratek avto, z udobjem za dva odrasla potnika, ki morata vnaprej razmi-

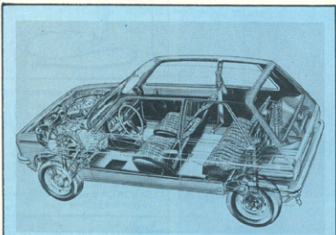
sliti ali bosta vzela s seboj otroka, psa ali malo večji kovaček. Prednja sedeža ponujata dovolj prostora za noge in ker je notranjost v celem prijetna in razmeroma široka, je LN prav lahko tudi avto za daljša potovanja. Torej: prvi avto za mlad par ali drugi avto za družino, kjer imajo za skupne izlete večjo limuzino.

Poskusil sem sedeti na zadnji klopi in — poglejte sliko! Klop je le za tolažbo: kratka in tenko tapcirana. Prostora za noge praktično ni. Dno prtljažnika in zadnja plat naslonjala sta obložena s pločevino, torej so že v tovarni predvideli, da se bo v zadku vozila pretežno prtljaga.

Zadnje naslonjalo je dvodelno, vsako polovico je moč posebej preganiti. Tako se prtljažnik postopoma veča od začetnih (podatki so tovarniški!) 118 dm³ do največ 292 dm³ ko postane LN kom-

UDOBJE ZA DVA

Nobena skrivnost ni, naj bi Citroen LN spodrlnil dosedanje male Citroene: spačka, dyane in ami. Res je pa tudi, da se ti trije avtomobili, vsaj v Franciji in nekaterih sosednjih deželah, prodajajo še tako zadovoljivo, da zamenjave ne bodo izvedli že noč. Citroen LN je torej ta hip dodatna a zanimiva podnuda.



Citroenovo srce v Peugeotovem telesu: lično izdelan naslednik najmanjših Citroenov



Tehniški podatki

MOTOR: dvovaljni – štiritaktni – bokser – vrtna in gib 74 x 70 mm – gibna prostornina 602 KUBIKA – kompresija 9:1 – največja moč 32 KM (23,55 kW) – DIN PRI 5750/min – največji navor 4,2 kpm (41,02 Nm) – DIN PRI 3500/min – ročnična gred v 2 ležajih – sredinska odmična gred (zobniki) – dvojni padočni uplinjač solak, z ročnim dokom – zračno hlajenje z ventilatorjem – akumulator 12 V, 25 Ah – alternator 420 W

PRENOS MOČI: motor spredaj poganja prednji kolesi – suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 4 J x 13, gume 135 SR 13 (michelin zxx)

VOZ IN OBESJE: kombi-limuzina – tri vrata – 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah,

spredaj vzmetni nogi, prečna vodila in stabilizator, zadaj vzmetni nogi in vzdolžna vodila – spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore, dvokrožni zavorni sistem, omejevalnik zavorne moči na zadnji kolesi – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato levitjo

MERE IN TEŽE: dolžina 3,35 m – širina 1,52 m – višina 1,37 m – medosna razdalja 2,23 m – kolotek spredaj 1,29 m, zadaj 1,24 m – najmanjša razdalja do tal 0,137 m – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 706 kg – dovoljena obtežba 329 kg – dovoljena skupna teža 1035 kg – prtljajnik 118–292 dm³ (tovarna) – posoda za gorivo 40 LITROV

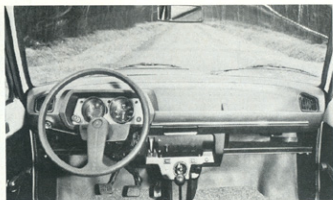
ZMOGLJIVOSTI: največje hitrost 120 km NA URO (tovarna) – poraba goriva 5,9 LITRA (super) na 100 km pri hitrosti 90 km na uro

bi-limuzina ali, če že hočete, kombi-kupe.

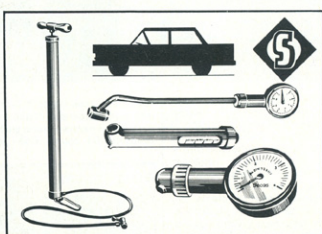
Zdaj zadostim jugoslovanski radovednosti: citroen LN je za pol metra krajši, za 2 cm širši in za 17 cm nižji od dyane 6. Je pa tudi za 100 kilogramov težji, čeprav, to takoj povem vsaj ob praznem avtu tega nisem občutil. In še najvažnejše: prav nobenega upanja še ni, da bi citroen LN kaj kmalu prišel iz Cimosove tovarne. Tako vsaj zatrjujejo njeni predstavniki.

UTIŠAN HRUP

Na zasak ključa se oglasi hropenje, ki smo ga vajeni že od 2 CV, dyane in amija. Motor so presadili, ne da bi ga spreminjali. Po tovarniških podatkih (če ne gre le za pomoč) je edino le območje največjega navora za 500 vrtljajev nižje. K sreči je zvočna izolacija boljša kot pri starejših citroenih – pa se vozniku zdi, da priganja tišji mo-



Tudi voznikov delovni prostor je mešanica Peugeotovih in Citroenovih delov. Kljub temu je stilistom uspelo ustvariti prijetno vzdušje



ali vzivate vedno z gumami pod pravih pritiskom?

Velikokrat se dogaja, da je pritisk gume pod oziroma nad pravilno mejo. Ni dobro, če je pritisk v vaših gumah le po vašem občutku, bolje je zato, da pritisk v gumah pravočasno kontrolirate. Ob tej priložnosti vam bodo pomagali SAXONIJA-manometri (instrument za merjenje pritiska gume), ki so precizni. SAXONIJA črpalke pa so namenjene za pravilne pritiske

Izvoznik



**TRANSPORTMASCHINEN
EXPORT-IMPORT**
Volkswagen
Außenhandelsbetrieb
DDR-108 Berlin

GENERALNI ZASTOPNIK ZA SFRJ:

INTERIMPEX Skopje



tor. Vožnja z LN je dosti bolj uglajena in izdatno tišja kot, na primer, z dyane, in ker je potnikoma prihranjeno šumenje vetra nad glavo, sta tudi ob večjih hitrostih navdušena nad „zvočnim udobjem“.

Menjalnik in prestavno ročico so si sposodili pri modelu GS. Tovarna za zdaj še ne navaja prestavnih razmerij, zato ne vemo, v kolikšni meri so jih priredili šibkejšemu motorju, lažjemu avtu in manjšim kolesom. Po nenatančnih meritvah gre o zmogljivostih verjeti tovarniškimi obljubam: z mesta do 100 km na uro pospeši LN v pičlih 30 sekundah, največja hitrost, ki jo doseže je približno 120 km na uro.

Po tej plati vozi LN torej vštric z dyane 6, je pa mnogo boljši po okretnosti, lahkotnosti volana in legi na cesti. Pri naglem vijuganju zahteva manj moči v voznikovih rokah, volan je natančnejši, zavore so odlične. Ročna zavora prijemlje na zadnji kolesi in omogoča šaljivo opletanje z zadkom. Vzmetne noge na vseh štirih kolesih ne dovoljujejo mehkega počepanja, ki ga poznamo pri dosedanji družini malih citroenov, skrbijo pa, da so vsa štiri



Zadek malega citroena postane uporaben šele, ko hočemo vanj zložiti prtljago: nastopa“ po želji v treh velikostih, saj je vsako polovico naslonjala moč posebej zganiti. Za sedenje je zadnja klopa precej nepripravna

kolesa trdno na tleh – seveda, dokler voznik v ostrem ovinku ne pretirava. Potem mali LN dvigne notranje zadnje kolo.

Citroen LN je nastal kot mešanec in takšen je tudi na cesti. Voznik se mora sprijazniti s tistimi lastnostmi dvovaljnika, zaradi katerih motor zamuja ukaže s pedala za plin. Obenem pa dobi vse tiste dobre lastno-

sti, ki smo jih hvalili že po vožnjah s peugeotom 104. To je torej zelo majhen avto, ki se zna preskuševalcu spretno prikupiti. Vprašanje je le, če bo takšen kot je vseč tudi tistim kupcem, ki so do zdaj prisegali na spačka, dyane in kvečjemu še na ami.

Na francoskem ceniku se je citroen LN s 16 170 franki



znašel med dyane 6 in amijem 8. Vsak frank stane 3,64 dinarja. Kdor zna sam prišteti še vse tisto, kar „zadene“ avto med potjo na naše tržišče, bo tako dobil vsaj približno končno ceno. In ugotovil: poceni pa ni!

**Tekst: M. ČESENJ
Foto: M. ZAPLATIL**