

CITROËN M 35

Wanklov laboratorij na kolesih

L'Auto Journal, Francija

Ker smo v »Avtus« o novem Citroënu že pisali, bo opis tokrat kratek; bolj nas bo zanimalo, kaj imajo o tem nenavadnem vozilu povedati francoski kolegi, ki so z njim prevozili približno 1000 kilometrov. Vozili so tretjega od vseh novih M 35, torej »prototip št. 3«.

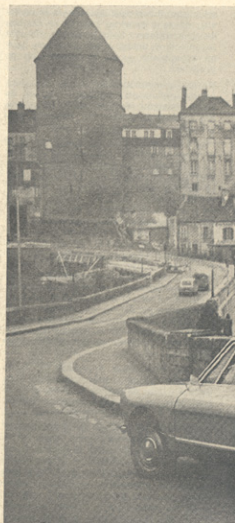
Postopoma uspevamo razumeti, kam je meril Citroën s svojo »operacijo M 35«. To ni le nov avto, to je kar laboratorij na kolesih in ne gre le za 300 izbranih kupcev, ampak za vse, ki se zanimajo za razvoj avtomobila. M 35 je nekak zaslon, za katerim se skrivajo tovarniški načrti za prihodnost. Ko smo nabirali kilometre z novim avtom, nam je postalo jasno, da motor z vrtečim se batom ni najvažnejša novost, ampak da je bolj zanimivo novo in dravlično vzmetenje. Motor je pravzaprav NSU-jev, vzmetenje pa je popolnoma Citroënov in bo morda glavna privlačnost novega modela s klasičnim motorjem, ki ga nameravajo predstaviti oktobra. M 35 ima tudi zelo sodobne sedeže in nov menjalnik, ki je namenjen novemu modelu. Vzmetenje, ki sodi bolj v prihodnost kot v sedanje, nov menjalnik, motor z vrtečim se batom in novi sedeži, to je kar dobra mera novosti za en sam prototip.

Je M 35 tovornjak?

Citroën si ni delal skrbi s karoserijo. Oblika novega avta je zaupal strokovnjaku za tovornjake, Heuliezju. Kot zlobna pripomba učinkuje dejstvo, da je M 35 za 100 kilogramov težji od amija 8, tehta namreč kar 815 kg. Oblika sicer ni grda ali

neprijetna na pogled, vendar je takoj moč opaziti, da estetski nagibi pri tem avtu niso imeli odločilne vloge. Wankelov motor, ki ga je med pomožnimi deli komaj moč videti, ima en kolot, preračunana prostornina je 995 kubičkov. Njegova največja moč je 49 KM pri 3500 vrtljajih v minuti, največji navor pa 7 kpm pri 2750 vrtljajih. Sklopka je klasična z lamelno vzmetjo, moč na prednji kolesi prenašata dve polosi preko trikotnih in kardanskih zgibov. Menjalnik ima štiri dobro sinhronizirane stopnje in je popolnoma nov, stara pa je prestavna ročica sredi armaturne plošče, ki je kriva, da je snema pretikanja nenavadna, če ne že nerodna. Verjetno bo pri serijskem Citroënu prestavna ročica na drugem mestu. Povečanje teže je zahtevalo tudi bolj posreden volan, ki pa je še vedno bolj natančen. Zavore so kolutne s predaj in bobnaste zadaj, pomaga pa jim ista hidravlika kot vzmetenju.

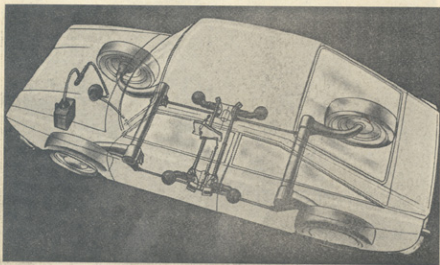
Tovarna napoveduje največjo hitrost 144 km na uro in natanko tak rezultat smo dosegli pri naših meritvah, le da je merilnik kazal precej čez 150 km na uro. Na ravni cesti, z vetrom v hrbet ali na rahlem klancu navzdol je moč doseči pravih 150 km na uro, še tako rahel klanc navzgor pa hitrost občutno zmanjša. Pospeški so za liter prostornine in za tako tešek avto zadovoljivi; kilometer brez zaleta smo prevozili v 39,8 sekunde, 80 km na uro smo dosegli v 14,5, 100 km na uro pa v 24 sekundah. Slabša je pržnost v četrsti prestavi, ko avto z začetno hitrostjo 40 km na uro prevozi kilometer v 43,6 sekunde. Vse te meritve smo izvedli tako, da smo omejili vrtljaje pri 7000 v minuti, ko začne



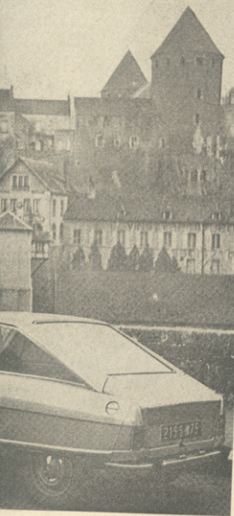
zvoniti zvonec, zvezan z merilnikom vrtljajev. Bolje bi bilo, da bi vetrjalji od 8000 vrtljajev; saj motor brez težav prenese tako hitro vrtenje.

Kot vsi avti z Wanklovim motorjem, se tudi M 35 bolje počuti na avtocesti kot na ovinkih in vzponih. Prožnost teh motorjev ni dovolj velika, treba je često prestavljati. Na srečo je menjalnik dober in pravilno stopnjevan. Na vzponih se M 35 ne obnese najbolje, na navidez lahkih ovinkih je treba često prestaviti v drugo. Nerodna shema prestavljanja je kriva, da včasih uide ročica iz prve prestave kar v četrto namesto v drugo, ker jo vzmet vleče proti tretji in četrti.

Ko smo merili poprečno porabo, smo izmerili 7,9 litra goriva na 100 km, pri največji hitrosti pa je poraba 14,6 litra na 100 km. Gospodarnost ni odlika wanklov kar vedo tudi pri Citroënu in so zato novemu avtu privoščili veliko posodo za gorivo, ki drži 43 litrov.



Hidravnično vzmetenje, ki se odlikuje z bogato dediščino



Staro mesto in sodoben avto: citroen z wanklom v Semur-en-Auxois

hen in okretnosti ne moremo ničesar očitati. Zavore so odlične, pedal je zaradi ojačevalnika zelo lahek, kljub temu pa nam prednji kolesi nista nikoli blokirali. Pri majhnem naporu smo dosegli kratke zavorne razdalje, avto je ostal vedno v pravi smeri. Zavore so tudi precej odporne proti segrevanju, zato skrbijo dovodi, ki vodijo zrak k prednjima kolutoma.

Vzmetenje je opravčilo naša pričakovanja, zaradi boljšega dušenja nihave se nam zdi celo prijetnejše od hidravlike, ki jo imajo zšabes. Višino je moč poljubno spreminjati, pri normalni nastavitvi pa neravnine v notranjosti samo slišite, čutiti jih ni. Avto je vedno v vodoravni legi, izginil je tudi hrup, ki ga je povzročala hidravlika v velikih modelih. Citroën je hotel vzmetenje poenostaviti in zdi se, da je našel boljše rešitev.

Hrup pnevmatik na cesti in žvižganje vetro ob karoseriji sta močnejša od zvokov, ki jih povzročata menjalnik in motor. Sedeli so odlično oblikovani, niso preveč mehki, so pa tako udobni, da nas tudi kaj ur vožnje ni utrudilo. Njihova nost je v tem, da niso prelomljeni s, ampak nekako v višini pasu, kar se je pokazalo kot zelo koristna iznajdba. Prostor je dovolj za dve osebi. Kot grajo naj omenimo le preveč vodoraven volan in nekoliko omejeno vidljivost zaradi močnih nosilcev vetrne šipe.

Instrumente so deloma pobrali iz amija 8, le preoblikovali so jih in dodali, kar se jim je zdelo potrebno, n.p. merilnik vrtiljave z zvoncem. M 35 ima ročni čok, ki ga je treba uporabiti le pri zelo hladnem motorju, motor namreč vedno rad vžge. Zračenje je dediščina amija, gretje pa je neprimerno boljše zaradi vodnega hlajenja. V celoti je avto izdelan zelo skrbno, kljub temu, da gre za poskusno serijo.

Na našem testu nismo imeli nikakih težav z avtom, le precej smo ga podili, tako da je motor porabil več kot liter olja na 1000 kilometrov (toliko namreč predvideva proizvajalec). Bodočim lastnikom svetujemo le redno kontrolo nivoja olja.

Poslednja sodba

Na koncu navadno zapišemo glasove za in proti. Za M 35 govorijo: odlično vzmetenje, dobra lega na cesti, odlične zavore, dobro

BREST
POHIŠTVO

BREST 70

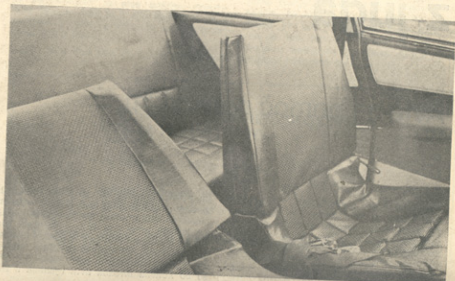
Nov proizvodni program po vašem okusu, potrebah in željah na nivoju evropske pohištvene industrije.

BREST 70

sinhroniziran menjalnik, tih motor, zelo dobri sedeli in precej popolna oprema. V slabo mu štejemo: veliko težo, slabo obnašanje na vzponih, precejšnjo porabo, nepraktično shemo pretikanja in poprečno vidljivost. Za pa vzdržljivosti tega avta ne poznamo.

Odlično za varnost in za udobje

Pri nitrostin, ki jih M 35 doseže, se vozniku ni treba bati neljubih presenečenj, ker je podvozje nalogam kos. Avto se zelo dobro drži ceste, tudi če je cesta slaba in spolzka. V ovinku nagibanje ni pretirano, zdj se nam pa, da je prednji del precej težak in je treba avto v ovinek prisiliti z dodajanjem volana. Za je volan precej posreden, kljub temu pa je rajdni krog dovolj maj-



Sedeli so prijetno presenečenj: oblikovani kot v športnem avtu, odlično »držijo«
telo