

Koprski Cimos se je – za zdaj – otresel težav in to je dobra novica: dobra za Cimos in dobra za tiste naše kupce, ki so jim všeč Citroeni. Zdjaj se vsaj ve, kaj je, in govoriti je moč tudi o tem, kaj bo. Uradna (novinarska) predstavitev Citroena vise II, v različicah club in super E, pomeni tudi uradni začetek dinarske prodaje. Torej: potrditev še ene dobre vesti, neuradno stare debelo leto dni!

Citroen visa II: club in super E

Dinarski pečat

Francoska kombi-limuzinica v dveh različicah – Leto dni znanstva v jugoslovanskimi kupci – Napoved: uradna predstavitev!

Za začetek: koledarsko poročilo! Viso smo prvič videli in vozili oktobra 1978 (glejte Am, 1978/23), ob samem krstu, ko so Citroen ami dokončno zapeljali v muzej. Po tistem so ji julija 1979 dopolnili opremo, julija 1980 pa so različici super pritaknili še oznako E. Zaradi varčevalnih posegov pri motorju in menjalniku. Od marca 1981 oznanja rimska dvojka pomlajeno viso v različicah special, club, L, super E in super X, od letošnjega februarja dalje pa so za L in super E prenovili uplinjač: za še prikupnejše bencinske številke.

DINARSKA PONUDBA

Cimos je možnost izbira skrčil na viso II club in na viso II super E. Odločitev se zdi pametna in za kupce pripravna, saj so tako ponudili dva različno velika in močna motorja, pa zelo majhne razlike v opremljenosti. Gre pa, seveda, tudi za dve različni, dinarski ceni.

Citroen vise II je kombi-limuzina iz nižjega avtomobilskega razreda. Da je francoska, ne more skrivati, da je Citroenovska, prav tako ne. Pametno si je vzeti nekaj malega časa, da se je oko privadi. Kajti karoserija se zdi preozka in previšoka, zadek preokoren in pretirano "mesnat", vse skupaj pa spominja na križanec med Citroenovim dyane in GS. Natanko mednju so tovarniški načrtovalci viso tudi namenili in potrebno je reči, da jim je namera dobro uspela. Kajti, takoj povem: četudi je visa po zunanjih merah majhen avtomobil in četudi je malce čudno "postave", ponuja nenavadno veliko prostora in udobja v njem. Je pa, resnici na ljubo, tudi to povsem značilna francoska avtomobilska lastnost.

Za obe dinarski visi velja: da sta obrobjeni z robnimi plastičnimi odbijaci in širokimi bočnimi letvami, da so tudi zarometi (pri club običajna, pri super E pa halogenska) odevi iz plastiko in da imata med velikimi zadnjimi lučmi po dve zadnji meglenki. K visini serijski opremljenosti sodijo še čvrsto zunanje ogledalo, ogrevana zadnja šipa, dvostopenjski brisalnik, dvo-



Visa II super E (rdeča) in visa II club (črna) sta v Ljubljani na voljo za 275.347, oziroma 255 071 dinarjev

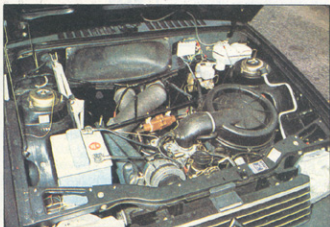




stopenjski ventilator za notranjo klimo, varnostne utripalke, avtomatski varnostni pasovi in ura. Zares vredno je pa dokupiti še zadnji brisalnik in zglavnika za prednji naslonjali.

Polica pod zadnjo šipo je zgibljiva, zadnja klop, z zunanje strani obložena s pločevino, pa se ob nekaj zamotanih trikih zvrne za prednji naslonjali. Tako se prostornina prtljavnika – po tovarniških podatkih – poveča od običajnih 280 na kombijevskih 674 litrov. Zopno pri tem je le to, da se zadnja vrata ne odpirajo od vrha do tal, ampak je potrebno tvor vsakič privzdigniti čez zadnjo stranico.

Izba volana je visa II prijeten in udoben avtomobil. Volanski obroč je pokončnejši kot smo pri majhnih citreovnih vajeni, sedež ugodno podpira telo in tudi za noge je v tem avtu – kjerkoli že sedite – dovolj prostora. Svojejlava je pa



Club: dvovaljnik z zračnim hlajenjem

armaturna plošča z vsem tistim, kar je namenjeno vozniku. Že četrto leto mislim, da so z geslom »roki na volan« – pretiravali, saj

zahteva vođenje vize zaradi tega nekaj odvečne vaje, šele potem voznik razvozlja vsa stikala in ročice. Poseben valj za levo roko (v

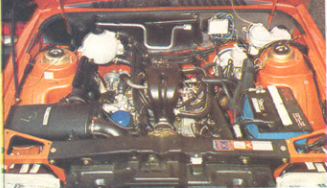
tovarni mu pravijo sateliti) združuje najpotrebnejše avtomobilske naprave, ročici tik ob desni roki ukazujeta zračanju in gretno notranjosti, preostanek stikal in ročic je pa tik ob drogu volana, kar tudi ni najbolj pripravno, saj je moč seči k njim le znotraj volanskega obroča.

Svojejlavo oglista in štričca sta tudi merilnik hitrosti in ura, čeprav bi ta del opreme laže prištel k oblikovalskim dosežkom, ličen in skladen je pa ostali del notranjosti pod prednjo šipo: z velikimi policama za drobarnije, s sredinskim grebenom za pepelnik in radio in s štirimi izdatnimi zračnimi reži. Prestavna ročica je lahkotna in natančna ter tako kot pedala primerno daleč, oziroma blizu, voznika. Med vprašljivejše dele tega vozila sodi brisalnik, ki je en sam in je zato le z naglimi zamahi kos dobri vidljivosti; ta pa splahni pri velikih hitrostih, saj zračni tok laže in prej privzdigne razmeroma dolgo brisalno metlico. Je pa tudi brisalnik kos sistemu, kar v tovarni hočejo – da je nekaj posebnega, pač!

KLUBSKO ŽIVLJENJE

Visa II club je cenejša in šibkejša različica. Poganja jo dvovaljni, zračno hlajeni bokser, v grobem podoben sistemu, ki ga poznamo iz dyane in drugih majhnih citreov; v nadrobnostih pa močno izpopolnjen in zato odločno modernjši. Namenili so mu blok iz aluminijaste litine, posebej obdelane površine valjev, večjo vrtno (za 652 kubikov), tretji ležaj na odmični gredi, na novo zašiljeno odmično gred in elektronski vžig. Zato se motor bolje hladi, laže zmaguje obremenitve, mirneje teče, streže z ugodnejšim navorom, kar koristi prožnosti in varčuje z gorivom





Super E: uglajeni in varčni štirivaljnik

Elektronski vžig deluje s pomočjo vzbujevalnika na vztrajniku, magnetnih tipal ob njem in računalnika, ki glede na sprejete impulze izbira najugodnejše vžigalne čase. Hkrati z manjšo porabo goriva prispeva tudi k čistejšemu izpuhu.

Eno z drugim: motor zmore 25 kW oziroma 35 KM in omogoča tovarniško obliubljene zmogljivosti: največjo hitrost 124 km na uro in pospešek z mesta do 100 km na uro v 26 sekundah. Žal je bila tokratna preskušnja prekratka, da bi te številke utegnili preveriti, vendar je moč reči, da verjetno niso proč od resnice.

Je pa ta dvovaljnik – modifikacijam navkljub – zadržal mnoge od tistih lastnosti, s katerimi strežijo motorji vseh majhnih citroënov: hrupnost, na račun zračnega hlajenja, in zapoznelo odzivanje na ukaze s plina, na račun velikega štirivaljnika, ki sicer prispeva k mirnejšemu teku. Obremen pa tudi ne zahtevno in ceneno vzdrževanje, še posebej, če prištejemo prednost elektronskega vžiga, katerega deli so praktično varni pred obrabo.

E ZA VARČNOST

Visa II super E ima v nosu Peugeotov motor. To je 1124 kubični, vodno hlajeni štirivaljnik, ki zmore 36 kW (50 KM), uglajeno vžiga in teče ter omogoča (tovarniško) največjo hitrost 140 km na uro in (tovarniške) pospeške z mesta do 100 km na uro v pičlih 17 sekundah. Zavojuje tega motorja in prenosa moči ob njem so na avtomobil zapisali črko E – kot ekonomičnost, pa razložim, kako je s tem. Motorju so namenili razmeroma visoko kompresijo 10,2:1, krajše odpiralne čase ventilov, močno izpopolnjen uplinjač, tranzistorski vžig – in vzporedno z vsem tem največji navor že pri 2500 vrtljajih v minuti. Potem so dodali menjalnik, kateremu so prestavna razmerja preručalno tako, da je direktna že tretja prestava, četrta pa služi v močno 'podaljšani' obliki namesto pete. Tako se motor – ob največji hitrosti približno 140 km na uro – vrti le s 3700 vrtljaji v minuti, pa je menda jasno, da vozniku prizanaša s hrupom in benčinskimi stroški. Je pa ob tem potrebno vedeti tudi tole: da se na

četrto prestavo pri pospeških ni moč prav nič zanesti, saj je ob njej motor izjemoma neprožen, da pa so prva, druga in tretja prestava motorju dovolj v pomoč, da je vožnja lahko zelo živahna. Seveda pa je bencinska varčnost inženirski spretnosti navkljub še vedno močno v voznikovih rokah, oziroma v teži njegove noge na plinu.

UDOBJE IN DOBRA LEGA

Visa II – je ne glede na motor v nosu – tudi sicer močno Peugeotovska. Pri podvožju, na primer, je Citroën primaknil le zavore, kar pa stvari ne spremeni veliko, saj že dolgo vemo za 'francosko udobje', ne glede na znamko vozila. Visine 'noga' se posamično opirajo na vzmeti z dolgimi gibi, zato se visa na ovinku rada nagne, toda kor je vzmetenje tudi skrbno dušeno, to ne pomeni nič slabega. Njena lega je za prednji pogon klasične sorte: v zelo ostrih in hitrih ovinkih zahteva dodajanje volana, ampak ne do te mere, da bi bil voznik v skrbeh. Razumljivo je, da se na naglo odzivanje plina odzove z rahlim spodnašanjem zadka, torej je je moč tudi športno voziti. Ob vsem tem pa je poudarek še vedno na udobni vožnji, ki bi bila – recimo ob dveh ali največ treh potnikih v avtu – dobro kos tudi zelo oddaljenim ciljem. Seveda pa visa II ni zasnovana kot potovalna limuzina, ampak kot vsakdanji družinski avtomobil – in ravno to je tisto, kar ta hip pristaja našemu tržišču.

Torej je visa II zanimiv, sodoben in privlačen avtomobil! Izbira motorja je prepuščena vsakemu kupcu posebej, pač glede na to, 'kako in kje namerava avtomobil uporabljati. Je pa visa II – naj si bo kot club, ali kot super E – še vedno zelo drag avtomobil; kljub kooperacijskemu načinu uvoza. Ampak tole, o dragini, bi mirne duše zapisal tudi ob vsakem drugem avtomobilu, ki je na voljo na naših tleh. Zdjaj pa izbirajte!

MARTIN ČEŠENJ
FOTO: TOM PLETERSKI

Tehnični podatki

	VISA II club	VISA II super E
MOTOR		
število valjev	2, bokser	4, vrstni
gibna prostornina (kubiki)	852	1124
vrtnina in gib (mm)	77 x 70	77 x 69
kompresija	9-1	10,2-1
največja moč v kW (KM)	25,2 (35)	36 (50)
pri vrt/min	5250	5500
največji navor v Nm (kpm)	4,8 (5,0)	8,1 (8,4)
pri vrt/min	3500	2500
hlajenje	zračno	vodno
PRENOS MOČI		
število prestav	4	4
vrsta menjalnika	mehanski, ročni	mehanski, ročni
prestava v diferencialu sklopka	4,125 (8/33) enokolutna, suha	3,56 (16/57) enokolutna, suha
VOLAN		
prenos	zobata letev	zobata, letev
število zavrtljajev	3,33	3,33
rajdnj kro	9,3	9,5
ZAVORE		
	spredaj kolutne, zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi	spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo ročna zavora na zadnji kolesi
OBESE IN VZMETENJE		
	club: posamične obese, vzmetne noge, spredaj prečna vodila in stabilizator, zadaj vzdolžna vodila,	super E: posamične obese, vzmetne noge, spredaj prečna vodila in stabilizator, zadaj vzdolžna vodila in stabilizator
	135 SR 13 XZX	145 SR 13 XZX
GUME		
ELEKTRIČNA OPREMA		
vžig	elektronski	tranzistorski
akumulator	12 V, 35 Ah	12 V, 35 Ah
alternator	462 W (33 Ah)	462 W (33 Ah)
VOZILO		
število sedežev	4	5
celotna zastekljena površina (m ²)	2,26	2,26
prostornina prtljajnika (dm ³)	300	300
prostornina prtljajnika ob zloženju zadnji klopi (dm ³)	690	690
MERE (mm)		
dolžina	3,690	3,690
širina	1,526	1,526
višina	1,415	1,415
medosna razdalja	2,420	2,420
kolotek spredaj/zadaj	1,292/1,241	1,292/1,241
najmanjša razdalja od tal	0,13	0,13
TEŽE (kg)		
prazno vozilo	745	810
skupna dovoljena teža	1075	1235
dovoljena teža prikolice brez zavore / z zavoro	330	425
dovoljena obtežba strehe	370/500	405/750
dovoljena obtežba strehe	40	60
PORABA GORIVA (v litrih na 100 km)		
pri hitrosti 90 km/h	5,8	5,1
pri hitrosti 120 km/h	—	6,6
mestna vožnja	7,8	7,0
poceoda za gorivo (litri)	40	40
ZMOGLJIVOSTI		
največja hitrost (km/h)	124	140
400 m brez zaleta (s)	21,9	20,0
1000 m brez zaleta (s)	41,8	38,1
0-100 km/h (s)	26,2	16,8