

Če poznate Citroene, potem veste, kakšen avtomobil smete pričakovati iz te francoske tovarne. Francoski, kajpada!

Lep? Da, če gre za nastop v visokem razredu!

Grd? Le tedaj, ko gre beseda o spačku! Prijeten? Spomnite se na GS!

Nenavaden? Tudi, a ne v slabem pomenu besede!

Nova visa se zdi naprej nenavaden avto. Šele potem začne ugajati! Ljubezen na drugi pogled, bi rekel.

Zaradi beemvejev vem, da je avtomobil vozniku lahko všeč že tisti hip, ko sede vanj; zaradi oplov se spomnim, da prirastejo k srcu po dolgotrajnih vožnjah; za porscheje se mi zdi, da ga ne bi smelo biti, ki bi ne želel sesti za njihove volane.

O okusih in željah se zdi, da ne bomo pričakali, toda po pravi povem, da mi Citroen Visa najprej ni bil všeč: ker je na zunaj ozek, čudno visok, s potlačnim rilcem in se zdi, da bi zadaj-zdaj padel na nos. Tudi zato, ker je zadek zaradi spodrežanega blatnika videti še višji, kot v resnici je. Ampak vse to ne pomeni, da je ta avto nerodno oblikovan, le zaobljen je bolj, kot smo navajeni, pa naspih je malce preveč svojeglavni potez. Simpatičen je pa prednji odbijač iz plastike, ki sili navzgor med oglat žarometi in bojda hvalno-zlo požira udarce s parkirišča — se pa na bokih podaljšuje v letvaste zaščite vrat in na zadku spet v oglat odbojnik, da se lučem ne bi zgodilo kaj hudega.

Takšna je torej visa, če jo gledate od zunaj. Pa se mnenje v hipu obrne, ko sedete k volanu. Ta avto je majhen, a od sile prostoren! Celo dolgo-nogemu Angležu bi v njem ne bilo treba sneti polcilindra. In sedeži so nevarljivo udobni, skoraj prirasli k telesu. In za noge je dovolj prostora: spre-

# VIZA S PEČATOM

Naslednica amija nosi Citroenov znak in skriva veliko Peugeotovih delov — Dva motorja za tri različice v osmih barvah — Pozor, elektronika!



daj in zadaj! To se v tako majhnih avtomobilih redkokdaj zgodi. In tudi vidljivost na vse strani je dobra. Zelo dobra! Ne vem pa, kakšna je v dežju, ker je bil tisti dan poln sonca in ni bilo priložnosti za preskušnjo enega samega velikega brisalnika.

Ne gre pozabiti, da ima visa od straneh štiri vrata, kar po-

meni preprosto ter udobno vstopanje in izstopanje, da so peta vrata na zadku in da je zadnji klop moč zelo preprosto zganiti — za prevoz večjega tovora.

Tudi to moram povedati, da je vse v visi lično izdelano in pripravno dosojljivo. Tako se prikupi tudi po tej plati. Čeprav je ravno pri tem, še pose-

bej za voznika, tudi na moč svojeglava.

Prav lahko se pripeti, da tisti, ki bo leto in dan vozil Citroenovo viso, ne bo znal krmariti drugega avtomobila. Visa namreč postraže vozniku z navidez zapleteno, sicer pa priročno posebnostjo, ki ji v tovarni pravijo »satelit PRN« (črke PRN so v francoščini začetnice pri besedah *dež, cesta in noč*). Satelit je iz armaturne plošče štrleč valj, namenjen voznikovi levi roki, združuje pa stikala brisalnikov, utripalk, luči, trobje, svetlobnega signala — skratka vsega, kar voznik med vožnjo potrebuje. Desni roki preostane le še seganje k prestavni ročici (mimo-grede: ta je lahkotna in dovolj natančna), ogrevanje in zračenje notranjosti pa je moč uravnovati, ne da bi desnica izpu-stila volan.

»Roki na volanu!« — je geslo, ki je snovalce vise privedlo do takšne zasnove voznikovega delovnega prostora.

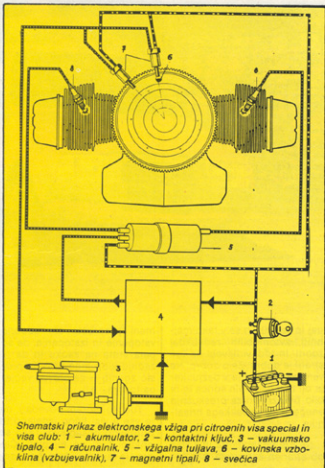


Preostaneta le še štirioglasta instrumenta, namenjena merilniku hitrosti, uri, oziroma merilniku vrtljajev, ki sta dobro zasenčena, in volzniku – zaradi ene same prečke na volanu – ves čas na očeh. In pod njima, pa tudi ob volanu, je še nekaj manj pomembnih stikal, ki niso ves čas v uporabi, torej ni takšna groza, če je potrebno kdaj pa kdaj seči do njih.

Eno z drugim: svojeglavost armaturne plošče je značilno cifroenovska. Sama po sebi ugaja, sproži pa vprašanje, ali je res prav, da se moramo dandanašnji, ko so avtomobili del vsakdanjosti in je presedanje v različne modele tudi že del družinskega življenja, za vsakim volanom posebej privajati konstruktorskim muham: saj smo celo testniki, važen vseh mogočih različic, porabili nekaj časa, da smo razvozljali vsa stikala na visinemu »satelitu«. Zoprnopravilo, moram že reči.

Pri visi kupite toliko, kot morete ali kot potrebujete. Najcenejša različica je special, ki ponuja za osnovno ceno avtomatska varnostna pasova ob prednjih sedežih, ogrevano zadnjo šipo, električno brizgalko za pranje prednje šipe in gleda za nastavljanje višine žarometov; več vredna je različica club z lučmi za vzvratno vožnjo, z meglenko na zadku in z uro na armaturni plošči; najdražja je pa visa super, ki ima poleg že naštetega še halogenske žaromete, pepelnika v zadnjih vratih, preproge na tleh in merilnik vrtljajev.

Vse to pa med tremi različicami niso edine razlike. Citroen ponuja v visah tudi dva različna motorja. Visi special in club poganja zračno hlajeni dvovaljni, v naglici zelo podooben tistemu, ki ga poznamo iz spačka ali dyane, pa kljub temu v marsičem drugačen. Zdaj je blok izdelan iz lahke



aluminijaste litine, drsne površine valjev pa so posebej obdelane s silicijevimi karbidi. S povečano vrtno so povečali gibno prostornino na 652 kubikov, odvečne tresilaje pa so odpravili s tretjim ležajem na ročni gredi. Tudi odmična gred je na novo zašiljena, kar je namenjeno ugodnejšemu navoru. Seveda motor ne more v celem iz kože in postrže z glasom, ki smo ga vajeni iz najmanjših Citroënov. Tudi med vožnjo se enako obnaša: zaradi robatega vztrajnika zamuja ukaze s pedala za plin in s tem se mora voznik sprizniti. Res pa je, da po nekaj kilometrih vožnje to ni več težava.

Tako pomlajen motor pa streže še z eno posebnostjo: s povsem novim elektronskim vžigom, ki so ga Citroënovi izumili in izdelali skupaj s strokovnjaki ugledne francoske firme Thomson. Delovanje tega vžiga ponazarja shema, h kateri smo pripisali legendo osnovnih delov. Na kratko povedano: s pomočjo impulzov, ki jih »pošiljata« računalniku magnetni tipali ob vztrajniku (impulze sproža kovinski vzbujevalnik na obodu vztrajnika), računalnik izbira najugodnejše čase za vžig obeh svečic, vžige pa uravnava tako, da preskoči iskra na svečici v enem valju ob običajnem začetku delovnega takta, v nasprotnem valju pa istočasno, torej ob koncu delovnega takta. Takšno spontano vžiganje omogoča boljše izgorevanje, s tem pa, tako trdijo pri Citroënu, večjo moč motorja, ugodnejšo porabo goriva in čistejši izpuh. Del ki sodijo k elektronskem vžigu, so praktično varni pred obrabljanjem – voznik pa, na isti račun, pred nenadnimi okvarami.

Torej tudi na novo izumljeni vžig pomaga, da zmore dvovaljni 36 KM pri 5500 vrtljajih v minuti, kar naj bi po tovarni-



Oblikovalci niso pozabili na drobne detajle in vzorce. Žal so vzglavniki na sedežih le za doplačilo

Veliko pros:ora na zadnji klopi pomeni dovolj udobno vožnjo za dve ali celo tri osebe. Klop je moč zvrniti, da je prtljajnik večji

ških obljubah zadoščalo za največjo hitrost 124 km na uro in za pospeške z mesta do 100 km na uro v 26,2 sekunde. Žal pa podatkov o zmogljivosti med kratkotrajno preskušnjo na robu Pariza nismo mogli preveriti.

Drugi motor, ki poganja viso super, so si sposodili v Peugeotovem hlevu (presadili so ga iz peugeota 104 GL 6) in mu – za zdaj – še niso pritaknili vžigalne elektronike. To je vodno hlajeni štirivaljni, v visi nameščen poprek nad prednjo premo, ki zmore ob 1124 kubikih 57 KM pri 6250 vrtljajih v minuti. Torej je razumljivo, da ponuja tudi boljše zmogljivosti. Po tovarniških podatkih zmore visa super največjo hitrost 144 km na uro in pospeši z mesta do 100 km na uro v 16,6 sekunde. Na račun štirih valjev ta motor mirneje in tiše teče, sproti sledi voznikovi ukazom in se nasploh obnaša bolj ugodno. Z njim pod pokrovom je visa prijeten – čeprav malce premajhen – potovalni avto, ki je tudi na avtomobilski cesti dovolj hiter za krajsi družinski izlet. Peugeotov motor je »sprijet« za menjalnikom iste znamke, torej so mu prestavna razmerja prilagojena in so drugačna kot pri visah special in club. Je pa Peugeotov menjalnik enako lasen kot v svojem domačem okolju in ga tudi v visi ni moč preslišati. Aluminijasto ohišje pač odlično prenaša ropot.

Prvi očitnejši rezultat poroke med Citroenom in Peugeotom je bil Citroen LN, ki pa mu že tedaj, ob predstavitvi mnogi niso obetali srečne prihodnosti. Morebiti kombinacija karoserije peugeota 104 C in dyaninoga motorja resda ni bila najbolj posrečena, a je imela varčno ekonomsko podlago, ki je tedaj (in še zdaj) koristila združenim investicijam obeh tovarn. Peugeot se svemu deležu tudi pri visi ni od-

povedal, vendar je njegov prispevek pri tem avtomobilu manj na oče. Poleg motorja za viso super je Peugeotovo tudi podvozje vseh treh različic. Citroenove pri tem delu novinca so le zavore, vse ostalo je skoraj tako kot pri modelu LN. Pa, saj sta obe tovarni naklonjeni francoskemu udobju in natanko z njim visa tudi postreže.

Reči moram, da je viso prijetno voziti. Volan je manj položen kot smo pri citroenih vajeni, vse kar služi vozniku je lahko in nogo. Majčkene težave z smerjo na hitri ravnini bo opazil le najbolj izkušen voznik. Na ovinkih pa se visa obnaša natanko tako, kot smo pri citroenih vajeni: zahteva dodajanje volana in ne mara pretiravanja s plinom, ker začne notranje kolo zdrsavati in se oglašati s cviljenjem. Nagibanje karoserije ni tiste sorte, da bi vivalo strah, je pa vzmetenje vseeno do tolikšne mere nežno (dolgi gibi vzmeti!), da brez težav ublaži grbe na cestišču. Dirkalnik pa ta avto ni, saj ni namenjen divjaškim voznikom dušam.

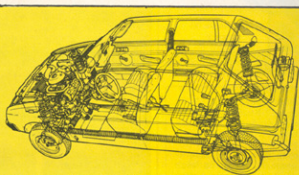
Takole povem: citroen visa je z vsem kar ponuja prepričljivo zasedel prostor med dyane in citroenom GS. Tjaka bi sodil, tudi po ceni – tako pravijo – čeprav ob preskusni vožnji še niso postregli z natančnimi številkami frankov.

Do konca tega leta nameravajo izdelati 30000 teh avtomobilov: v vseh treh različicah in v osmih barvah. Šele potem bo visa dobila vizo za izvoz. Pečat na njej bo brez dvoma francoski – kajti visa je po značaju Francozinja od vrha do tal. Bolj francoska, mislim, sploh ne bi mogla biti.

Ostane pa vprašanje: ali bo visa tudi kdaj naša in za dinarje?

Kdo ve?

MARTIN ČESENJ



Nova visa je uspešen plod dela Citroena in Peugeota. Sodobno vozilo za skromne družinske potrebe

## TEHNIŠKI PODATKI

### visa special, club:

**Motor:** bokser – dvovaljni – štiritaktni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 77 x 70 mm – gibna prostornina 652 kubikov – kompresija 9,01 – največja moč 36 KM (26 kW) – DIN pri 5500/min – največji navor 5,3 kpm (52 Nm) pri 3500/min – ročnična gred v 3 ležajih – sredinska odmična gred (zobniki) – padočni registrski uplinjač solex – zračno hlajeno – akumulator 12 V, 35 Ah – alternator 460 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolezi – enokolna suha sklopka – štirstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 4 B 13 – gume 135 SR 13, michelin ZXZ.

**Voz in obese:** Kombi-limuzina – pet vrat – pet sedežev – samonosna karoserija – prednji kolezi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadnji kolezi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, vzdolžna vodila – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolutne, zadaj bobnaeste zavore – mehanska ročna zavora na zadnji kolezi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo.

**Mere in teže:** dolžina 3,690 m – širina 1,510 m – višina 1,408 m – medosna razdalja 2,430 m – kolotek spredaj 1,29 m, zadaj 1,24 m – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 735 kg – dovoljena skupna teža 1065 kg – prtljažnik 190 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 40 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 124 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 26,2 s – poraba goriva pri hitrosti 90 km na uro: 6,2 l na 100 km.

### visa super:

**Motor:** vrstni – štirivaljni – štiritaktni – nameščen prečno nad prednjo premo – vrtna in gib 72 x 69 mm – gibna prostornina 1124 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 57 KM (41 kW) pri 6250/min – največji navor 8,2 kpm (80 Nm) pri 3000/min – ročnična gred v 5 ležajih – odmočna gred v glavi (veriga) – padočni registrski uplinjač solex – vodno hlajeno – akumulator 12 V, 35 Ah – alternator 460 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolezi – enokolna suha sklopka – štirstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 JB 13 – gume 145 SR 13, michelin ZXZ.

**Voz in obese:** Kombi-limuzina – pet vrat – pet sedežev – samonosna karoserija – prednji kolezi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadnji kolezi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, vzdolžna vodila – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolutne, zadaj bobnaeste zavore – mehanska ročna zavora na zadnji kolezi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo.

**Mere in teže:** dolžina 3,690 m – širina 1,510 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,420 m – kolotek spredaj 1,29 m, zadaj 1,24 m – rajdni krog 9,4 m – teža praznega vozila 800 kg – dovoljena skupna teža 1210 kg – prtljažnik 190 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 40 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 144 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 16,6 s – poraba goriva pri hitrosti 90 km na uro: 6,4 l na 100 km.

