

CITROËN XANTIA 1,8i SX

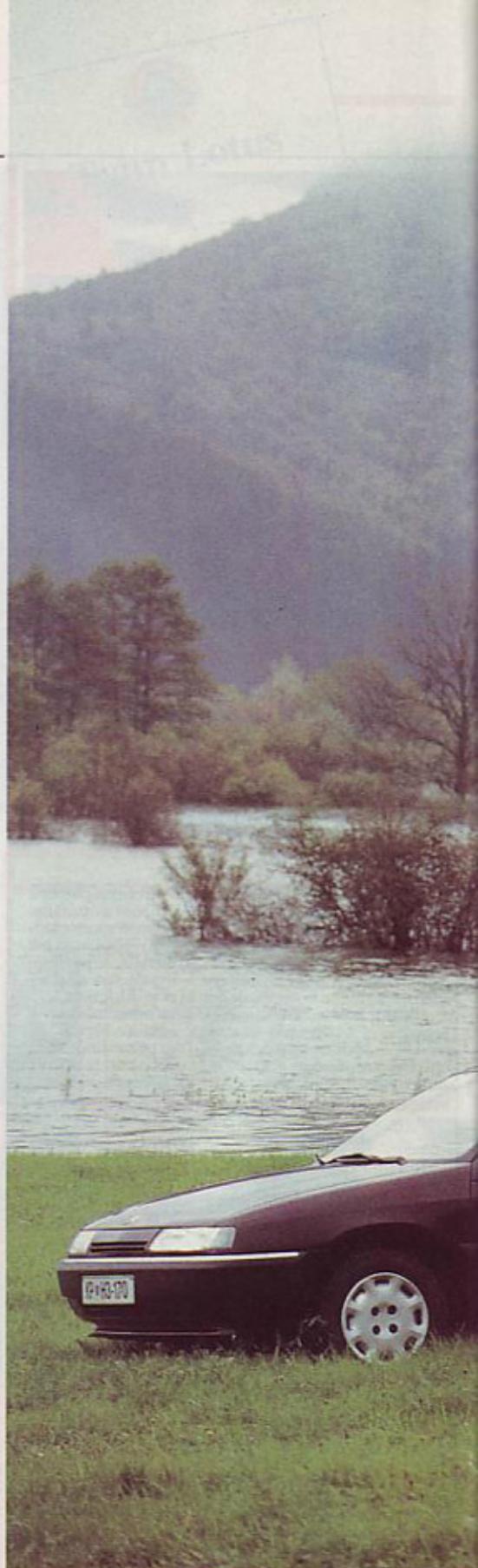
DINAMIKA

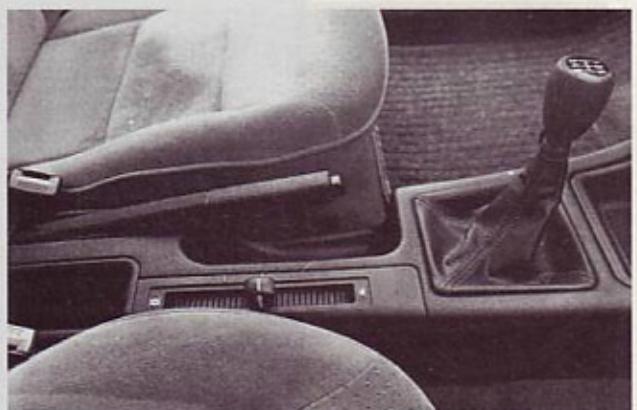
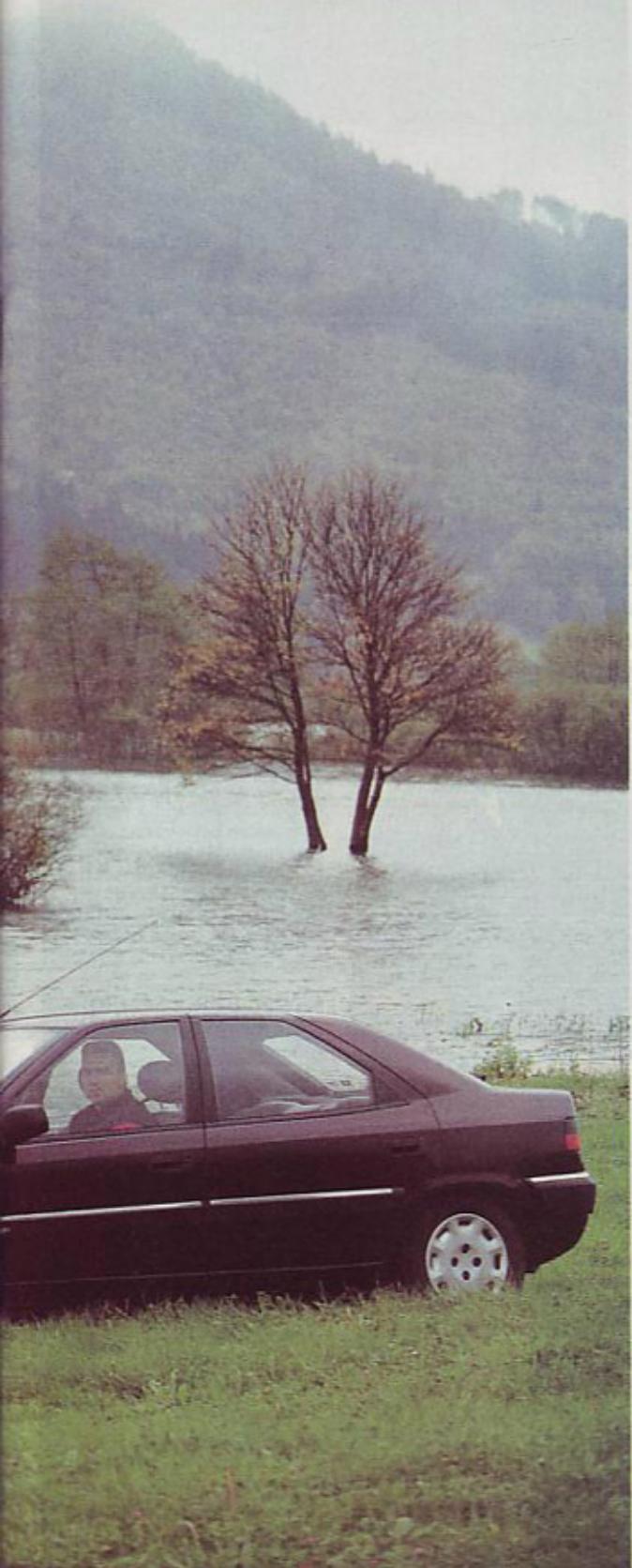
Citroën xantia je marca lani na avtomobilskem salonu v Ženevi doživela svetovno premiero. Naslednik modela BX je v tržni segment M2 (zgornji srednji razred) prinesel svežino, dinamiko in oblikovne značilnosti Bertoneja ter Citroënovih oblikovalcev, zaradi česar je ta citroën bolj kot kdaj prej postal privlačen za najširši krog kupcev.



Prtljažnik: bogato obložen in povečljiv

Kokpit: primerek sodobnosti in dognanosti





S xantio je tovarna opustila označevanje modelov le z dvema črkama, čeprav je značilni "X" kot simbol za napredek in inovativnost te francoske tovarne vseeno ostal v imenu. V splošnem je avtomobil močno napredoval glede na predhodnika, saj so snovalci namenili veliko pozornosti udobju, varnosti in značajskim lastnostim. Kot 4,44 metra dolga kombilimuzina s petimi vrati ponuja dovolj prostora štirim do petim odraslim osebam, tako da so tudi daljsa potovanja v užitek. 480-litrski prtljažni prostor, ki ga je moč na račun deljive zadnje klopi tudi povečati, pa zadostuje tudi za prevoz večje količine prtljage.

Oblikovno je xantia skladen avtomobil, s sodobnimi in oblimi linijami ter velikimi zastekljenimi površinami (neprimerno za vroče poletne dni), prednji del še vedno v mnogočem nosi poteze predhodnika in opazen Citroën pečat, navkljub italijanskemu oblikovnemu izvoru.

Notranjost je še posebej dodelana: kakovostna plastika, dobra razporeditev stikal in očem ter sedenju všečni sedeži segajo nad merila v tem avtomobilskem razredu, zadovoljiva pa je tudi kakovost končne obdelave. Testni citroën je nosil oznako SX, kar označuje po opremljenosti slabšo od dveh različic. Tu je za kakovostno hidraktivno vzmetenje (typ II) treba doplačati, v osnovnem paketu opreme pa najdemo po višini nastavljen volanski obroč z

dvema prenizko nameščenima prečkama in volanskim servo-objevelnikom, ki sicer ročna ponuja dober oprijem, ročno (znotraj) nastavljeni zunanj ogledali, z elektriko voden prednji šipi, brisalnik zadnje šipe, po višini nastavljava prednja varnostna pasova, zložljiv ročaj z luknjo za smuči v sredini zadnje klopi ter osrednjo ključavnico z dajlinskim vodenjem. Ob slednjem velja pojaviti tudi zložljiv ključ, primeren za nošnjo v žepih.

Všečno oblikovana armatura plošča je opremljena z vsemi potrebnimi merilniki, sredinska konzola ima odprtini (za pepelnik in radio) pokriti s pokrovoma, ki vsebino skrivata pred očmi nepoklicanih, stikala pa so lepo oblikovana in smiseln razvrščena. Slednjim štejem v slabo le premočno osvetlitev, saj podnevi voznik težko loči, katero stikalo je vklopljeno in katero ne. Troblja je (že tradicionalno) v lev obvolanski ročici, v osnovnem paketu opreme ni zadnjih zglavnikov, zunanj ogledali sta z ročicama izredno težko nastavljeni, med včasih moteče značilnosti pa štejem za dotik preobčutljiv zavorni pedal, neprestano vzdolžno dviganje in spuščanje karoserije ob zaviranju, ter premehko vzmetenje, saj so na primer ob vsakokratnem speljavanju ponoči kratke luči svetile previsoko, kar je bilo moteče za voznika pred menoj, zamera pa gre tudi sicer izvrstno oblazinjenima prednjima sedežema, ki ponujata nezadostni bočni

Tehnični podatki

Motor: Stirivaljni - stiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtnina in gib 83,0 x 81,4 mm - gibna prostornina 1761 kubikov - kompresija 9,25:1 - največja moč 76 kW (103 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,2 m/s - specifična moč 43,2 kW (58,5 KM)/liter - največji navor 153 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz latke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vzgoj (bosch ali magneti marelli) - vodno hlajenje 7,0 litra - motorno olje 4,9 litra - akumulator 12V, 50 Ah - alternator 70 A - uravnavan izpušni katalizator

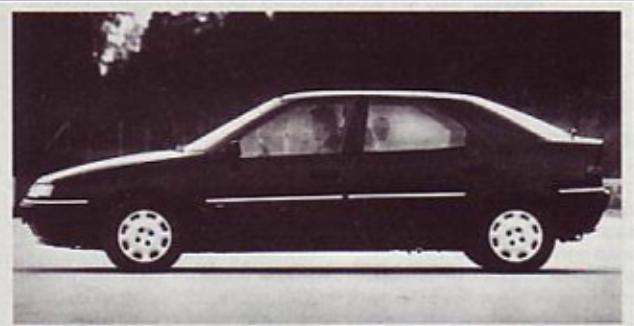
Prenos moči: motor spredaj pogona prednjih koles - enoploščna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,455; II: 1,870; III: 1,280; IV: 0,969; V: 0,757; vzvratna 3,33; diferencial 3,814 - platičica 5,5j x 14 - gume 175/70 R14 (Michelin MXT) - katalni obseg 1,88 m - hitrost vozila pri 1000/min v V prestavi: 33,1 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnim okvirjem - Cx=0,30 - spredaj posamične obese, enojna prečna vodila, stabilizator, hidropnevmatično vzmetenje - zadaj poltaga kinematična prema, vzdolžna vodila, stabilizator, hidropnevmatično vzmetenje, izravnalnik višine vozila - dvokrožne zavore, kolutne za vsa kolesa (spredaj dodatno hlajene), servo, mehanična ročna zavora na prednja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4440 mm - širina 1755 mm - višina 1380 mm - medosna razdalja 2740 mm - kolotek spredaj 1482 mm, zadaj 1442 mm - radijni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina (od armaturene plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (komolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežema) spredaj 910, zadaj 910 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 870-1075 mm, zadnja klop 915-690 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normalno) 480/878 litrov - posoda za gorivo 70 litrov

Teže: prazno vozilo 1175 kg - dovoljena skupna teža 1720 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,5 s - poraba goriva (ECE): 5,5/7,1/10,3 litera neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
185 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	5,9 s
0-80 km/h	8,7 s
0-100 km/h	13,6 s
0-120 km/h	20,1 s
0-140 km/h	32,0 s

1000 m z mesta:
35,0 s (144 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
34,9 s (149 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
39,6 s (136 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 55,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	59,3 km/h
80	77,5 km/h
100	97,9 km/h
120	117,3 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
10,9 litra/100 km

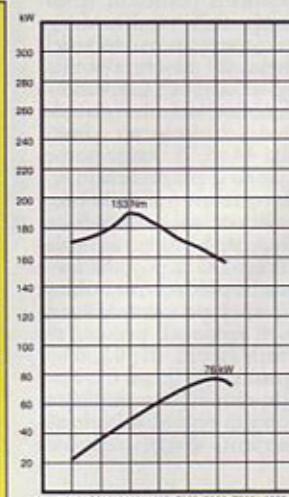


DIAGRAM MOTORJA

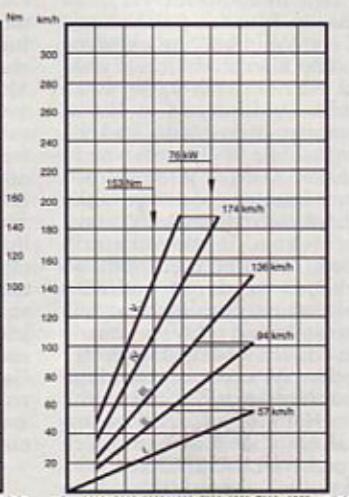


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- dognana notranjost
- lega na cesti
- motor in zmogljivost

Grajamo

- kontrolne luči v stikalih
- troblja v obvolanski ročici
- (pre)mehko vzmetenje
- nastavitev zunanjih ogledal

Končna ocena

S xantio je Citroën ubral novo strateško pot, saj z novimi prijemi in obilo prednosti v novem avtomobilu privlači tudi kupce, katerih doslej ni zanimal. Tudi xantia 1,8i SX je na najboljši poti, da s svojo dinamičnostjo in zadovoljivim vtišom prevzame prodajni prapor v paleti.

Cena 2,160.000 SIT + cca 16 odstotkov tolarskih dajatev (Cimos, Koper)

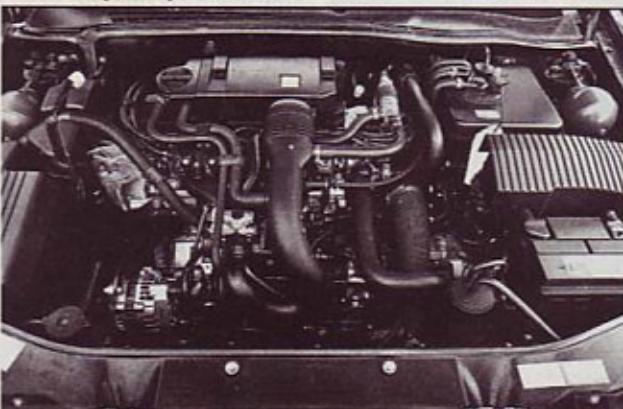
oprijem telesoma.

Po drugi strani je splošno počutje med vožnjo izvrstno, saj xantia streže z zvrhano metro potovalnega udobja, "citroënovo" hidravlično podvozje s samodejnim sprotnim uravnavanjem nivoja avtomobila dobro požira vse cestne neravnine, hrup ob delovanju motorja pa se pretirano ne seli v potniško kabino.

In že smo pri motorju. 1,8-litrski vrstni štirivaljnik, nameščen prečno v nosu avtomobila, je opremljen z elektroniko za vžig in vbrizgavanje goriva, v glavi nameščeno odmično gred, ki odmika po dva ventila na valj in žene zorbati jermen. V skladu s sodobnimi trendi ima motor v izpušni sistem dodan tudi uravnavan katalizator. Motor zmora največji navor zadovoljivih 153 Nm pri relativno visokih 3000 vrtljajih v minuti in največjo moč 76 kW (103 KM) pri 6000 vrtljajih v minutti. Ogret motor malce nerad vžiga, kasneje pa se odlikuje z dobrimi zmogljivostmi, saj v celoti zadovolji potrebe tega avtomobila, rad se zvrsti vse do 6450 vrtljajev v minuti, ob vsem skupaj pa ni pretirano glasen. Je dovolj ekonomičen in primeren tudi za večja hitrostna povprečja. Zavore, kolutne za vsa kolesa, v osnovnem paketu niso opremljene z zavornim dodatkom ABS. To je ob njihovi občutljivosti vsekakor močno zaželen doatek, zlasti v spolzkih zimskih dneh, ko zavirana kolesa



Zavore, kolutne za vsa kolesa, v osnovnem paketu niso opremljene z zavornim dodatkom ABS.



Motor: čeravno najšibkejši v paleti, je še vedno dovolj zmogljiv

takov blokirajo, vsem voznikovim naporom navkljub. Tedaj je treba večkrat zaporedoma zavirati s primerno varnostno razdaljo, da ne pride do neljubega "srečanja" z drugim vozilom.

Citroën xantia 1,8i SX je avtomobil, ki je všeč tudi voznikom, ki so doslej morda skepsično gledali na ponudbo te francoske tovarne. In ker se ta avtomobil s svojo življenjsko dinamiko človeku kaj hitro močno prikupi, mi je bilo slovo od njega še toliko teže.

Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK

