

Test

CITROËN XANTIA 1.9 TD VSX

Xantia združuje v sebi prav vse elemente, ki so za citroëne značilni in tako izdatno zadovoljuje tradicionalni krog kupcev, ki prav na račun tega modela postaja opazno večji.



Armatura plošča: praktično za voznika, svojevrstna za sovoznika

LAHKOTNOST GIBANJA

Že s prihodom prvih "žab" pred skoraj širimi desetletji so postala še bolj opazna hotenja te francoske tovarne po hitrejšem napredovanju, oblikovanju prihodnosti in vsem, kar sili v bodočnost. Takrat jim je to zgodovinsko uspelo, saj citroën DS ne bo nikoli pozabljen, nekateri pa ga imajo tudi za mejnik v izdelovanju avtomobilov. Vse te dobre lastnosti, ki so jih tehniki in oblikovalci z leti seveda še bolj razvili, je podedovala xantia.

Xantio odlikuje predvsem izvirna oblika, avto deluje moderno, elegantno, a nikakor ne spominja na standardne "konfekcijske" izdelke, ki so si včasih že več kot podobni. Ali naredijo to velike steklene površine? Zelo k zadnjemu koncu avtomobila potisnjen zadnji kolesni par? Izjemno ozka prednja žarometa? Uspelo ujemanje ostrih robov in zaobljenosti? Le celota deluje zelo skladno in nadve šarmantno. Morda se zdi ta avto "občutljiv" za barvo, vendar se v testnem primeru lepa temno zelena kovinska barva odlično ujema z avtomobilom, včas pa dopoljuje tudi barvno skladna notranjost.

Notranjost je zelo prostorna in udobna. Sedalne in hrbitne površine sedežev so izdatno odmerjene, sedeži so mehki in ugajajo predvsem tistim, ki stavijo na udobnost, nikakor pa niso premehki. Prostora za



tri potnike na zadnji klopi je tudi dovolj. Voznikov in sovoznikov sedež bi lahko nudila nekoliko več telesnega oprijema, vendar bi tako izgubila nekaj udobnosti. Plošča z merilniki pred voznikom in merilniki sami so pregledni, ponori primerno osvetljeni, le podnevi (ob močnem soncu) boste morali vsaj dvakrat pogledati na stikalo aktivnega vzmetenja (ki je nameščeno med voznikom in sovoznikom ob ročni zavori), ali je vklopjeno ali ne. Vzrok je zelo bleda osvetljenost stikala. Obvolanski ročici sta kompaktni, z nekoliko odročno trobljo v levi, opora za levo nogo bi lahko bila tudi temeljitejša. Sovoznik bo le redko uporabil ročaj pred sabo, ki je bolj plod



Test

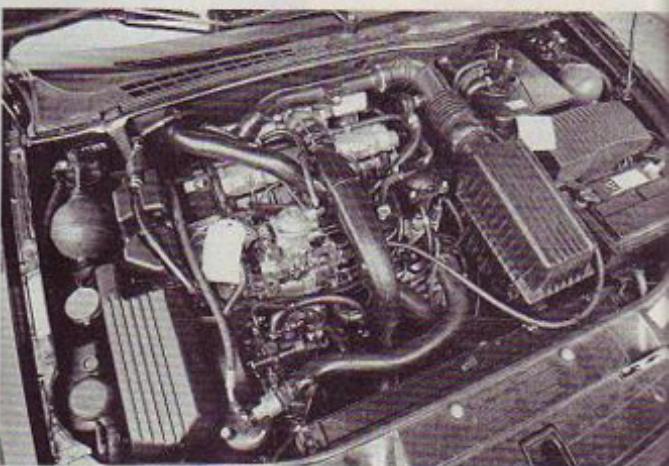
oblikovalske domišljije kot pa praktično uporaben. pride pa zagotovo kdaj prav, recimo pri prevozu bolnika ali starejše osebe. Predalček pod ročajem ne premore najkakovostnejše priprave za odpiranje oziroma zapiranje, predvsem pa je nerazumno majhen. Zato je dovolj debel v usnje odet volanski obroč z dokaj nizko nameščenima prečkama in z integriranimi stikali za upravljanje kakovostnega radiokasetofona.

To dvoje gre na račun boljše opreme VSX, kar pomeni poleg tega še električni pomik vseh štirih šip in zunanjih vzvratnih ogledal, osrednjo ključavnico, roleto zoper sončne žarke skozi veliko šipo na zadnjih vratih, usnje tudi na prestavnih ročici, megleinke in klimatsko napravo, ki pa je na spisku dodatne opreme.

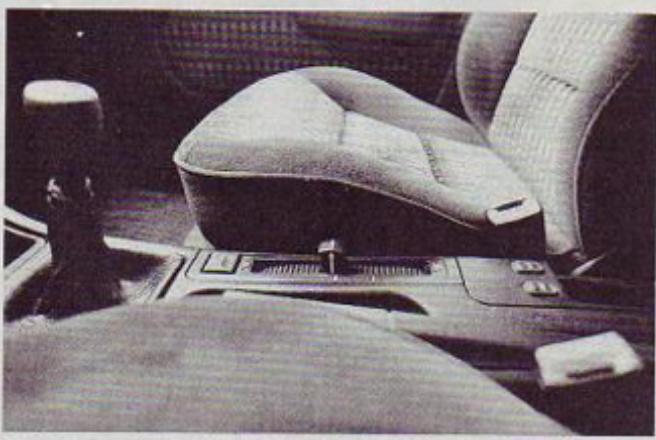
Bistven del opreme VSX pa je hidraktivno vzmetenje. Prav to daje avtomobilu lahketnost, hrbtenica vas nikoli ne boli, slabe ceste le zaznavate, poskakovano drugih avtomobilov čez asfaltne ovire za prisilno zmanjšanje hitrosti pa se le cinično nasmihate. Nato se čez te ovire še petkrat z veseljem zapeljete, da si zapomnite, da gre lahko tudi tako.

Blažilnike in vzmeti nadomešča hidravlika, ki jo upravlja računalnik. Zadnja prema je prožno vpeta (kot pri ZX) in to pomeni, da se predvsem v daljših in hitrejših ovinkih nekoliko odkloni skladno s sredobežno silo, učinek pa je

enak kot pri volanskem mehanizmu, ki deluje na vsa štiri kolesa. Od ZX se razlikuje predvsem ob izhodih iz ovinkov ali odvzemanju hitrosti v ovinkih, saj se pri Xantii prema vrne v osnovni položaj izjemno mirno, avto pa ostane pri tem popolnoma nevtralen. Le v krajših in počasnejših ovinkih zahteva xantia nekoliko dodajanja volana, saj je sila za delovanje zadnje preme premajhna. Vtis o stabilnosti xantie v celoti je odličen.



Turbodiesel: soliden, a nekoliko preslaboten



Bistvo vsakega "pravega" citroëna: stikalo hidravlike



Morda bi bilo blaženje lahko malce trše, saj avto pri pospeševanju in zavirjanju nekoliko preveč vzdolžno zanina, vendar tega ne morem šteti kot pomanjkljivost. Zmogljivosti podvozja presegajo zmogljivosti motorja v

zahteva, zleze poraba hitro proti 10 litrom. Motor kazi le izrazita "turboluknja", to pomeni precej več dela s sicer natančno prestavno ročico in manj elastičnosti. Zgane se približno med 2200 in 2400 vrtljaji in šele od tod navzgor lahko računate na njegovo uporabnost. Najbolje pa se seveda motor počuti v srednjem območju vrtljajev, med številkama 3000 in 3500. Dostikrat se poraja občutek, da ta motor s svojimi zmogljivostmi ni popolnoma dorasel temu avtomobilu, ob nezahtevni vožnji pa ta dizel nedvomno zadostuje in tudi zadovoljuje.

Xantio odlikujejo tudi učinkovite zavore, hidravlični sistem pa je izjemno kratak in zahteva nekaj privajanja, ABS se vklaplja dokaj sramežljivo in le pri res močnih zavornih silah, kar pa ne pokvari vtisa o učinkovitosti teh zavor v normalnih razmerah.

S klimatsko napravo, ki se je v letošnji vročini uspešno borila s soncem in velikimi steklenimi površinami, z udobnim, mehkim in zanesljivim podvozem, dovolj velikim prtljažnikom za vso družino, dobrim radiokasetofonom, s turbodizlom v nosu, ki hoče le zmerno in salonsko vožnjo, in ob pomoči (pre)mehkega volanskega servojačevalnika je bila vožnja s tem avtomobilom zelo zelo lahka in neutrujajoča, prav takšna, kot mora biti vožnja v dobrem citroënu.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: širivaljni - širitokini - vrstni - dizel - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 83x88 mm - gibna prostornina 1905 kubikov - kompresija 21,8:1 - največja moč 67,5 kW (92 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 35,4 kW (48 KM/liter - največji navor 201 Nm pri 2250/min - ročična gred v petih ležajih - odmična gred v glavi [zobati jermen] - dva ventila na vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna črpalka za gorivo - turbokompressor na izpušne pline (KKK K 14 ali garret T2) - največji polnilni tlak 0,8 bara - hladilnik polnilnega zraka - vodno hlajenje 8 litrov - motorno olje 5 litrov - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 80 A.



Naše meritve

Največja hitrost: 177 km/h [V prestava]

Pospeski:

0 - 60 km/h	6,0 s
0 - 80 km/h	10,1 s
0 - 100 km/h	15,0 s
0 - 120 km/h	23,3 s
0 - 140 km/h	34,2 s
1000 m z mesta	
36,5 s (142 km/h)	

Prožnost:

1000 m od 40 km/h [IV.]	38,8 s (141 km/h)
1000 m od 40 km/h [V.]	47,3 s (127 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	96,7 m
od 100 km/h	41,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	36,7 km/h
60	57,4 km/h
80	76,3 km/h
100	96,5 km/h
120	117,1 km/h
140	135,3 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
7,7 l na 100 km

Voz in obese: kombi limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx=0,30 - spredaj posamične obese, enojna prečna vodila, stabilizator, hidrauliko vzmetenje - zadaj poltoga kinematična prema, vzdolžna vodila, stabilizator, hidrauliko vzmetenje - možnost izbiro trdote vzmetenja [dve stopnji] - dvokrožne zavore, spredaj kulomne (prisilno hlajene), zadaj kulomne, servo, ABS, mehanična ročna zavore na prednji kolesi (ročica med sedežema) - valan z zobato levijo, servo, 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4440 mm - širina 1755 mm - višina 1380 mm - medosrednja razdalja 2740 mm - kolatek spredaj 1482 mm, zadaj 1442 mm - radij krog 11,3 m - notranje, dolžina [od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja] 1770 mm - širina [komplet] spredaj 1460 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 900-935 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1090 mm, zadnjia klop 700-920 mm - premer volanskega obrača 375 mm - prtljažnik [normno] 480/878 litrov - posoda za gorivo 65 litrov.

Teže: prazno vozilo 1250 kg - dovoljena skupna teža 1830 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 615 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (javovana): največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,9 s - poraba goriva (ECE): 5/6,8/7,6 litra dizelskega goriva na 100 km.

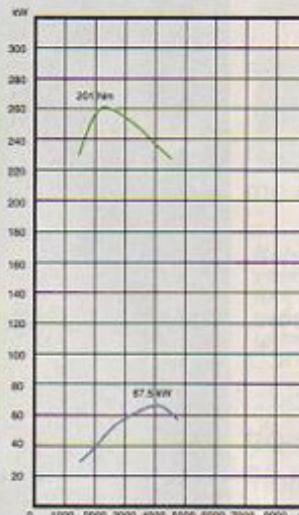


DIAGRAM MOTORJA

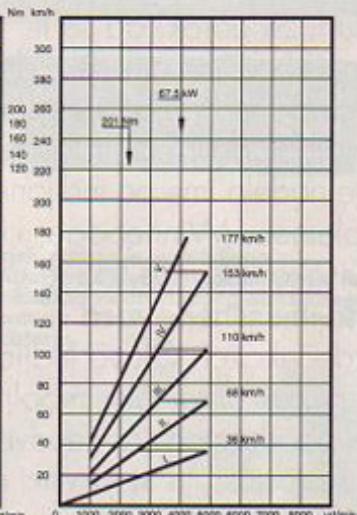


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- podvozje in lega na cesti
- menjalnik
- oprema
- udobnost
- prostornost
- radio

Grajamo

- "turboluknja"
- vidljivost nazaj
- osvetlitev nekaterih kontrolnih luči
- predal pred sovoznikom
- troblja v obvolanski ročici

Cena Cena: SIT 3 943200
(Cimos Koper)

Končna ocena

Citroën Xantia 1.9 TD VSX je avto z značajem, namenjen tistim, ki točno vedo, kaj bi radi od takšnega avtomobila. S svojo obliko, udobnostjo in prostornostjo kot magnet deluje na druge kupce, ki se nekoliko sramežljivo obračajo stran, ker bi morda pri soočenju s tem avtomobilom doživelvi srečanje s prihodnostjo.