



Test: Citroën xantia 2.0 VSX

Ljubitelji citroënov, pozor! To je spet dobra, stara "žaba".

Pravi citroën. In hkrati prvi, ki je pri svoji ekstravagantnosti lahko vseč tudi drugim smrtnikom, ki na "žabe" nikoli niso prijekali. Saj veste, kaj mislim.

Oblika je gotovo eden glavnih adutov xantie. Je mešanica znanega hišnega sloga in sodobnih oblikovnih trendov nejaponskega izvora. Že po zunanosti je to avtomobil z dušo. In to je treba danes prav posebej ceniti. Avtomobili z dušo namreč počasi izumirajo, to ste najbrž tudi sami opazili. Takim pa, ki dušo še imajo, tudi ni težko oprostiti kakšne manjše napake, če jo sploh najdemo.

Seveda nihče ni popoln in prav zaradi navzven simpatičnih zadnjih strešnih opornikov ter visokega zadka je povečan "mrtvi kot", vidljivost

LEPOTIC

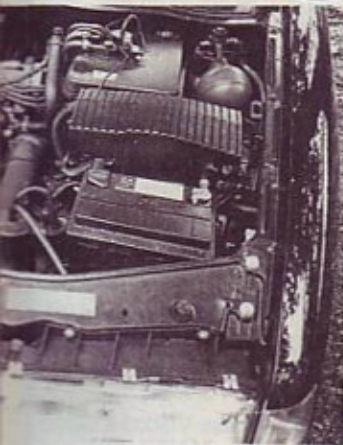
nazaj pa dokaj omejena. A to so pač težave, na katere se navadimo; je pa toliko bolj razveseljivo, da so vsi trije brisalniki zelo učinkoviti, ne glede na hitrost vožnje. Pri Citroënu so se torej odločili, da bodo opustili rešitev brisanja prednje šipe samo z enim brisalnikom. In še več: da bi oba pokrila čim večji del šipe, je levi občutno daljši od desnega, kinematika gibanja pa taka, da je moto iz prvega dela tega stavka izpolnjen skoraj do popolnosti. Tudi zračenju ni kaj očitati. V hudi vročini sicer notranjosti ni mogoče ohladiti, a to bi bil že pravi čudež. Tega



Znan izdelek v novem nosu



CA OSVAJA



je sposobna le klimatska naprava, ki je testni avto ni imel, je pa na voljo za doplačilo. In v taki vročini, kot je bila testne dni, se jo izplača kupiti; šipe so - kot se spodobi - velike, in čeprav so zatemnjene, lahko kaj kmalu dobite občutek, da sedite v mikrovalovni pečici, še posebej, če je avto temne barve, kot je bil testni.

Sedenje za volanom, pa tudi na drugih sedežih, je naravnano na udobje. Prostora je na vse strani dovolj, voznikov sedež pa je nastavljen tudi po višini. Ker je nastavljen tudi volanski obroč, ni težko najti za vožnjo ugodne drže, ki ne bo

utrujajoča, hkrati pa bo vse potrebno pri rokah (oziroma nogah). Pedala imajo tipično kratke gibe, na kar se hitro navadimo. Tudi gibi prestavne ročice so kratki in dovolj natančni, celo za hitrejša, šport-

Že zaradi svoje zunanosti je to avtomobil z dušo.

nejša pretikanja. Sploh je xantio moč športno voziti, saj motor ponuja dovolj navora in moči, pa tudi vrti se rad. To je znani Citroënov izdelek z eno odmično gredjo v lahki glavi ter s po dvema ventiloma



Zadek: skladnost šipe, pokrova in odbijača



Prijetno delovno okolje za voznika, sproščenost za sovoznika



Velik in lahko dostopen prtljažnik, dvizna polica, zavesica



Zaprto...



...in odprt ključ

za vsak valj. Kljub dokaj klasični zasnovi pa razvije razmeroma velik navor 176 Nm pri ugodno nizkih 2750/min in to je moč z voznikovega stališča hitro ugotoviti kot zelo dobro prožnost, saj motor enakomerno vleče že od 1500



motornih vrtljajev dalje. Velika je tudi moč; 89 kW ali 123 KM (pri 5750/min) pri dveh litrih prostornine dosegajo nekateri motorji šele s pomočjo štiriventilske tehnike. Tale štirivalnik pa je kljub vsej moči in tudi pri višjih vrtljajih tako tih, da pri največjih hitrostih (ki, mimogrede, niso majhne) slišite le piš vetra ob zunanjih ogledalih. Tako boste kmalu ugotovili, da lahko občutek za hitrost močno vara, tudi ko vozite hitro skozi ovinke. Temu botruje odlično podvozje, spredaj z vzmetnima nogama in prečnimi vodili ter stabilizatorjem, a brez klasičnih vijačnih vzmeti ter blažilnikov, saj jih nadomeščata hidravlika in pnevmatika v kombinaciji z računalnikom. Hidraktivno vzmetenje (serijsko pri opremi VSX) skrbi tudi za blaženje zadnje preme. Ta ima še največ zaslug za dobro lego avta v ovinku pri večji hitrosti. Poltoga prema je skupaj z vzdolžnimi vodili prožno vpeta, in to tako, da se pri delovanju sredobežne sile bolj ali manj odklanja in tako nadomešča veliko bolj zapleteni sistem štirikolesnega volana. In kljub temu, da je enaka, kot pri manjšem modelu ZX, je občutek med vožnjo povsem drugačen. Dolgo se zdi, da zadnji del avtomobila pri hitro voženih ovinkih "odnaša", podobno kot pri avtomobilih z zadnjim pogonom. To vas najprej ustrahuje, a se na tako reakcijo podvozja kmalu navadite. Pri ovinkih z manjšimi

polmeri, kjer so tudi hitrosti manjše (in s tem tudi sredobežne sile), kinematična prema ne prihaja do izraza, zato pa avto veliko prej zahteva "dodajanje" volana, saj prednji del močno sili iz ovinka.

Uglašenost podvozja s hidraktivnim vzmetenjem bi bila skoraj popolna, če ne bi bilo ene malenkosti: zaradi mehкости je pri pospeševanju in zaviranju opazno močno vzdolžno nihanje avtomobila, ki za potnike v njem ni moteče, je pa lahko moteče za prednjim vozeče, še posebej ponoči, ko pri pospeševanju zaradi znižanja zadka zasenčene luči svetijo kot dolge. Hitri vož-

Take malenkosti, tudi če so prekopirane, človeka razveselijo.

nji nista kos le prednja sedeža, ki jima lahko očitam premajhno bočno oprjemljivost. Sopotnica pa se bo verjetno bolj pritoževala zaradi neizkoriščenosti armaturne plošče. Njej nič ne pomaga merilnik temperature motornega olja, temperature hladilne vode ali motornih vrtljajev. Pogreša polico namesto čisto neuporabnega (terenškega) ročaja ali pa večji zaprti predal. Bo pa navdušena nad ogledalom v senčniku, ki ima lastno osvetlitev. Vidite, take malenkosti, tudi če so prekopirane, človeka razveselijo. Sem štejem tudi ključ, ki pa je

čisto Citroënov izum. Ker vedo, da je ključ, če ni v ključavnici, v žepu, je mogoče ozobljeni del zložiti kot pri žepnem nožu v ohišje. To je zelo kompaktno in vsebuje tudi gumb za daljinsko sproženje osrednje ključavnice. Skratka, avto se vam lahko prikupi (še preden ga vidite) že, ko vam izroči ključ. To pa veliko šteje.

Ampak xantia je tudi družinski avto. Tako kažejo njene zunanje mere in notranje mere. Tudi ko je prednji sedež v skrajni legi, je na zadnji klopi dovolj prostora za kolena. Pa tudi v prtljažniku je prostora veliko več, kot daje upati oblika zadka. Kombinacij je seveda več. Začetnih 480 litrov lahko povečamo le za toliko, da peljemo nekaj parov smučič. Ali pa podremo tretjino naslonjala. Ali pa dve tretjini. Ali pa celo naslonjalo in snamemo polico. Pa smo pri skoraj 900 litrih prostornine. No, ni ravno tovornjaško veliko, je pa dovolj, da odpeljete odslužen hladilnik na odpad. Ali pa, da domov pripeljete novo gorsko kolo. Če pa so vaše potrebe večje, se pozanimajte o modelu XM break. Ta bo za vas.

Od letošnjega ljubljanskega avtomobilskega salona dalje xantia osvaja tudi naše kupce. Tam je osvajala z obliko, nas je osvojila z dušo.

**Tekst: VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 86 x 86 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 89 kW (123 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,5 m/s - specifična moč 44,5 kW/liter (61,6 kW/liter) - največji navor 176 Nm pri 2750/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski veččepovni vbrizg (magneti marelli) - elektronski vžig - vodno hlajenje, 7 litrov - motorna olje 5,4 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 75 A - uravnavan izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enoploščna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,460; II. 1,870; III. 1,360; IV. 1,070; V. 0,800; vzvratna 3,330; diferencial 4,420 - platišča 5,5 J x 14 - gume 185/65 R 14 (michelin MXV2), kotalni obseg 1,87 m - hitrost vozila v V. prestavi pri 1000/min: 31,7 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat - 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnim okvirjem - Cx = 0,30 - spredaj posamične obese, enojna prečna vodila, stabilizator, hidravtično vzmetenje - zadaj poltoga kinematična prema, vzdolžna vodila, stabilizator, hidroaktivno vzmetenje - možnost izbire auto/sport - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na prednji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levitjo, servo, prestava 17:1, 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 - rajdni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (komolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežem) spredaj 910-940 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 890-1090 mm, (zadnja klopa) 930-710 mm - premer valanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normno) 480/878 litrov - posoda za gorivo 65 litrov

Teže: prazno vozilo 1238 kg - dovoljena skupna teža 1800 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavoro 615 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 198 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s - poraba goriva (ECE): 6,2/7,9/11,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

196 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,2 s
0 - 80 km/h	7,9 s
0 - 100 km/h	12,0 s
0 - 120 km/h	16,9 s
0 - 140 km/h	23,6 s
0 - 160 km/h	33,4 s

1000 m z mesta:
33,5 s (162 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	34,3 s (156 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	38,5 s (140 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	98,7 m
od 100 km/h:	42,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60 km/h	56,3 km/h
80 km/h	75,8 km/h
100 km/h	94,8 km/h
120 km/h	113,0 km/h

Poraba goriva:

lestno povprečje:
11,4 litra/100 km

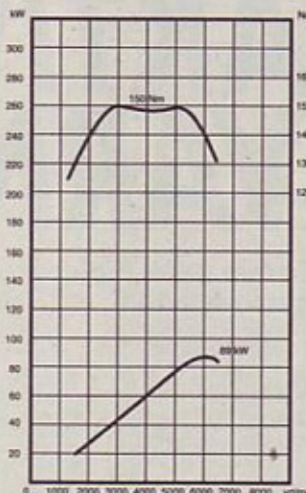


DIAGRAM MOTORJA

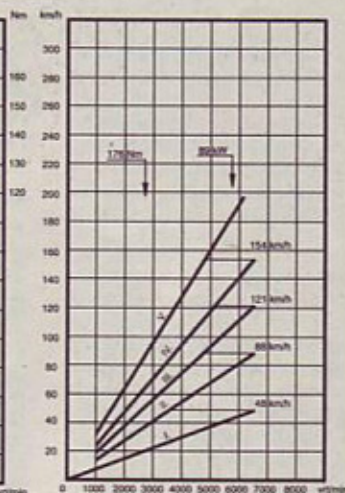


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oprema
- oblika
- velika posoda za gorivo
- zmogljivosti
- lega na cesti
- prijetni dodatki

Grajamo

- vidljivost nazaj
- slabo vidne kontrolne luči v stikalih
- odročno stikalo vzmetenja
- stikalo troblje v obvolanski ročici
- težka zadnja vrata

Cena

SIT 2.630.000 + 25,6 % tolarskih dajatev
(Cimos, Koper)

Končna ocena

Citroën xantia je avtomobil, ki v vseh pogledih zadovolji še tako zahtevnega kupca. Snovan po vseh modernih načelih zagotavlja tudi visoko mero aktivne in pasivne varnosti. Obenem je tudi zelo simpatičen avtomobil.