



Stopetinspetdeset KM v dvolitrskem motorju, seveda s pomočjo šestnajstventilske tehnike

| CITROËN XANTIA                       | 1,8 i  | 2,0 i           | 16 V                 |
|--------------------------------------|--|-----------------|----------------------|
| motor (zasnova)                      | štirinajstvaljni, štiritaktni, vrstni, nameščen spredaj, prečno  |                 |                      |
| vrtna in gib (mm)                    | 83 x 81,4  | 86 x 86         | 86 x 86              |
| gibna prostornina (cm <sup>3</sup> ) | 1761   | 1998            | 1998                 |
| kompresija                           | 9,25 : 1   | 9,50 : 1        | 10,40 : 1            |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)       | 74/103 pri 6000  | 89/123 pri 5750 | 112/155 pri 6500     |
| največji navor (Nm pri 1/min)        | 153 pri 3000   | 176 pri 2750    | 182,5 pri 3500       |
| odmična gred (pogon)                 | 1 v glavi (zoboti jermen)  |                 | 2 v glavi (zob.jer.) |
| število ventilov za valj             | 2  | 2               | 4                    |
| polnjenje z gorivom, vžig            | elektronski večtočkovni vbrizg, elektronski vžig   |                 |                      |
| hlajenje                             | vodno  |                 |                      |
| menjalnik (število prestav)          | 5  |                 |                      |
| prednja prema                        | posamične obese, pomožni okvir, enojna prečna vodila, stabilizator, hidropnevmatsko (hidroaktivno) vzmetenje     |                 |                      |
| zadnja prema                         | pologa kinematična prema, pomožni okvir, vzdolžna vodila, stabilizator, hidropnevmatsko (hidroaktivno) vzmetenje |                 |                      |
| zavore spredaj                       | dvokrožne, servo, kolutne, posebej hlajene   |                 |                      |
| zavore zadaj                         | dvokrožne, servo, kolutne,   |                 |                      |
| volan                                | z zobato letvijo, servo  |                 |                      |
| platišča                             | 5,5 J x 14   | 5,5 J x 14      | 6 J x 15             |
| gume                                 | 175/70 R 14  | 185/65 R 14     | 205/55 R 15          |
| teža praznega vozila (kg)            | 1176   | 1238            | 1325                 |
| dovoljena skupna teža (kg)           | 1720   | 1800            | 1835                 |
| medosna razdalja (mm)                | 2740   |                 |                      |
| dolžina x širina x višina (mm)       | 4440 x 1755 x 1380 (1387 16 V)   |                 |                      |
| prtljajnik (litri)                   | 480/878  |                 |                      |
| posoda za gorivo (litri)             | 65   |                 |                      |
| največja hitrost (km/h)              | 187  | 198             | 213                  |
| pospešek 0 - 100 km/h (s)            | 12,5   | 11,5            | 10,6                 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km)      | 5,5/7,1/10,3   | 6,2/7,9/11,8    | 6,4/8,2/12,2         |
| vrsta goriva                         | neosvinčeni bencin super   |                 |                      |



## Vozili smo v Seville: CITROËN XANTIA



Prostorna notranjost, pregledna, bogata in lična armaturna plošča

Namesto suhoparnih črk ali številčk so mu naredi prijetno zveneče ime. Xantia v grščini pomeni plavalaska, pri Citroënu pa simbol lepote in tehnologije, kot sami pravijo, in hkrati menjavo dosedanjega poimenovanja modelov te znamke. Znak »X« v imenu ostaja kot del tradicije te tovarne, simbolizira pa inventivno tehniko, vgrajeno v njihove automobile.



# LA BLONDE

Po zaslugi hidropnevmatskega vzmetenja je Citroën res posebež in nezanemarljiv delež kupcev prisega prav nanj. Ostareli BX se je že zelo slabo prodajal in menjava modela je logičen korak. Oblika, nastala ob sodelovanju domačih stilistov in italijanskega studia Bertone, združuje ekstravaganco in klasične evropske linije. Prednji del je moč-

no podoben modelu XM, česar mu sploh ne gre zameriti, saj je xantia njegova mlajša sestra, oblika bokov in zadka pa je za to znamko nekaj novega. Karoserijski robovi so prijetno obli, pa spet ne toliko, da bi avtomobil dajal videz japonskega izvora. Položne prednje luči, maska ter velika šipa zagotavljajo dobro rezanje zraka (količnik zračnega

upora znaša od 0,30 do 0,31, odvisno od različice), k temu pa pripomorejo tudi pazljivo speljana pot zraka za hlajenje motorja (skozi prednjo masko in spodnji del zajetnega odbijača), v vrata vgreznjene, a kljub temu uporabne kljčke, veliki, a zaobljeni zunanji vzvratni ogledali ter v vetrovniku in z računalniško simulacijo oblikovan zadnji del

avtomobila. Ta je kljub celotni dolžini avtomobila (4,44 m) navidezno precej kratek, in to zato, ker je tudi zadnja šipa močno položna, skrajni del avtomobila pa skoraj navpično odrezan. Da videz vara, opazite takrat, ko odprete zadnja vrata, oprta na dva teleskopska blažilnika: priljažni prostor je s 480 litri (oziroma 878 litri pri zloženem naslonjalu



kom za 20 odstotkov skrajšali odzivni čas sistema. Posebej za to vzmetenje so razvili tudi nove konektorje za električne žice z bolj kakovostnimi spoji, z mehansko zaporo ter z gumasto zaščito spoja.

K odlični legi na cesti pripomore predvsem z modela ZX izposojena zadnja poltoga semiaktivna prema, pri kateri se zadnji kolesi zaradi delovanja sredobežne sile v ovinku in zaradi kinematike preme obračata v smeri ovinka. Prednja prema pa je zasnovana po sistemu MacPherson, le da je klasično vijačno jekleno vzmet nadomestila hidravlika. Z vodenjem avtomobila, tudi pri večjih hitrostih v ovinek ali po večkratnem zaporednem vijuganju, ni težav, saj se dolgo obnaša nevtrarno, s skoraj neopaznim siljenjem nosu iz ovinka, značilnim za prednji pogon, kar popravimo že z rahlim dodajanjem volana ali pa tako, da za trenutek popustimo pedal za plin. Presenetljivo pa je tudi, da se kljub mehкости podvozja karoserija v ovinku nagiba le malenkostno.

Pika na i je skrb za človeka in okolje. Zato je karoserija, predvsem njen nosilni del, načrtovana z računalnikom tako, da je na kritičnih mestih ojačana zaradi morebitnih trkov, posebne ojačitve pa so tudi v bočnih vratih. In zato v celem avtomobilu ni človeku škodljivih snovi, kot so nikelj, kadmij ali azbest, ponovno pa lahko uporabijo večino delov, razen plastičnih, katere je le 12 odstotkov, od tega tri odstotke za ponovno uporabo.

In zato je plavalaska nevaren tekmelec Vectri, BMW »3«, passatu, audiju 80, konec koncev pa tudi peugeotu 406, ki prihaja tako rekoč iz iste hiše. Morda bo vseč tudi vam.

VINKO KERNČ

zadnje klopi) v zgornjem delu zgorjnjega srednjega razreda avtomobilov, kamor xantia sodi.

Vendar zaradi velikosti prtljažnega prostora potniški prostor ne trpi. Tudi pri skrajnem (izdatnem) pomiku prednjih sedežev je na zadnji klopi še vedno dovolj prostora za kolena. Sicer je notranost, kot tudi druga oprema, na voljo v dveh paketih: osnovnem SX in bogatejšem VSX. Seznam opreme je v obeh primerih tako dolg, da prostor žal ne dopušta, da bi naštel vse. Armaturna plošča je vedno enaka, z že standardnimi merilniki (kamor sodi tudi merilnik zunanje temperature, pri različici s šestnajstventilskim motorjem pa tudi termometer olja), stikali ter ročicami za nastavljanje zračenja notranosti na očem in dosegu rok primernem mestu. Morda je na njej malce ne navadna za terenske avtomobile značilna ročica pred sopotnikom. Tudi obvolanski ročici sta klasični (žal tudi s stikalom troblje), volanski obroč pa je z dvema prečkama in nekoliko laže dosegljivimi osnovnimi stikali za upravljanje morebitnega radijskega sprejemnika ravno prav debel ter za sukanje lahkoten, saj so vsi modeli opremljeni s servoojačevalnikom. Pomik prednjih šip je električen, od znotraj pa nastavljamo tudi vzvratni ogledali. Prestavna ročica je enaka kot v vseh citroënih, gibljiva pa so kratki in natančni. Nekaj težav povzročata le pretikanje v vzvratno prestavo. Za dobro počutje in večjo varnost med vožnjo poskrbijo tudi že v osnovni različici po višini nastavljivi varnostni pasovi ter kakovostni in delno bočno prijemljivi sedeži, ki so v tem pri različici VSX še temeljitejši, tam pa je tudi nastavljanje (tudi na zgornjem in spodnjem led-

venem delu posebej) elektrificirano.

Štirje različni menjalniki so prirjeni trem motorjem, ki smo jih preskusili in bodo na voljo z uradno predstavljajo xantia na ženevskem salonu. To so moderni, že od prej znani motorji generacije »XU« z eno (oziroma dvema pri motorju 16 V) odmično gredjo v glavi s pogonom z zobatim jermenom. Najmanjši motor, z davčnega vidika zanimiv tudi za naš trg, je 1,8-litrski z največjim navorom 153 Nm pri 3000/min in močjo 74 kW (103 KM) pri 6000/min. Dvolitrski motor razvija 176 Nm pri 2750/min ter 89 kW (123 KM) pri 5750/min in se velikosti in teži avtomobila močno poda. Za temperamentnejše voznike je na voljo tudi enak motor, a s po štirimi ventili za vsak valj, ki razvije kar 112 kW (155 KM) pri 6500/min, športnemu »dihanju« primeren pa je tudi navor 183 Nm pri razmeroma visokih 3500/min. Vendar je kri-

vuja navora enakomerna čez vse območje delovanja motorja, s tem pa je vožnja lahko tudi bolj umirjena, saj motor ne zahteva takojšnjega pretikanja v nižje prestave pri zmanjšanju hitrosti. Posebno zaslugo za prožnost motorja ima sistem ACAV (spremenljiv akustični sesalni sistem), ki obsega dvojne sesalne cevi; daljše zaradi boljšega navora, po katerih se pretaka zrak do 5100/min, in kratke za večjo moč nad tem območjem motornih vrtljajev. Še letos bodo ponudili xantio tudi z drugimi motorji, med drugim tudi turbodizelskimi.

Podvozje je tako, kot smo ga pri citroënih navajeni. V osnovni različici je vzmetenje hidropnevmatsko, ki zagotavlja dovolj udobja predvsem na daljših potovanjih, pri bogatejših različicah pa hidroaktivno (o katerem smo podrobneje pisali že pri predstavitvi modela XM) druge generacije, kar pomeni, da so s trikrat močnejšim računalni-

