

Road Test: XEM LONG, 500, 300

Three almost black limousines silently passing by certainly attract attention and make heads turn. Who is inside? A prime minister? A foreign diplomat? A chief executive travelling incognito?

Nothing of the sort! The unusual Citroëns were simply being road tested for our magazine.

But there is nothing simple about them. These are not the Citroëns XM that came out three years ago under the Bertone's project code Y30. They are longer. The whole project of lengthening the vehicle was planned and carried out by the EME firm in Slovenska Bistrica. Along with the additional part in the middle of the car, another letter was inserted between X and M and the model became Citroën XEM in three versions: XEM long, XEM 500 and XEM 300. XEM long is 950 mm longer than the serial XM, while the numbers in the markings of the other two denote their respective wheelbase extensions. New weights go along with the new lengths: XM long is 260 kg heavier than the serial XM, the «500» is 160 kg heavier and the «300» is 100 kg heavier.

All cuts were made in the least sensitive parts of the body – roof and the door carriers. The extension provided for several solutions: an additional row of seats (now it accommodates 7 to 8 persons) and another pair of side doors have been added to the XEM. Other models have four side doors with a glass panelled or a plain tin addition in the middle.

EME decided not to interfere with the mechanics of the remodelled cars. The XEM models retained the chassis and hydroactive suspension of the original XM as well as its range of engines: a turbodiesel D12 (80 kW/109 hp), a gasoline 3.0 V6 (123 kW/167 hp) and a 3.0 V6-24 (147 kW/200 hp). The same goes for the brakes and steering. The lengthening of the vehicle itself did not complicate things. Thanks to Citroën's formula «Everything in front», all that had to be done besides additional strengthening was the adjustment of exhaust pipes and rear-oriented installations. The long version was also fitted with light-alloy wheels and Dunlop tires 245/45 ZR 16. The interior is all luxury: plush carpets, leather seats, wooden panels. Customers can also enjoy a sun roof, a bar, a telephone, a fax machine, a TV set, a hi-fi or a CD.

Mr. Emil Mlakar of EME, the author of these three remodelled cars, has more plans for the future. His team of sixty people can produce five cars a day. Their next project is going to be an XEM cabrio, followed by models based on the Volkswagen T4. Judging by the attention they have attracted so far, they are sure to succeed.

Vozili smo:
XEM LONG, 500, 300

BODY IS PERFECT

Kdor jih je opazil, je obstal ter se ozrl za njimi. In opazili so jih vsi: tri skoraj črne limuzine, dokaj neslišne in z zatemnjenimi šipami, s telefonskimi antenami, pa precej daljše, kot so sicer v navadi. Premier na nujni vožnji? Tuji minister na obisku? Skrivnostni poslovnež, ki se pelje na kosilo? Nič takega! Nenavadni citroëni so bili le na (naši) testni vožnji.



Trije avtomobili XEM: long (v sredini), 300 (levo) in 500 (desno).





Da, Citroën XM: z značilnimi klinasto sploščenimi ter daleč čez prednja kolesa štrlečimi nosovi, z nizko izrezanimi stranskimi okni, s stopničastimi »zavihki« zadnjih bočnih vrat in s – tik za zadnjimi kolesi – strmo odsekanimi zadki.

A vseeno: avtomobili, o katerih teče beseda, niso takšni Citroëni XM, kakršni so prišli na svet pred tremi leti in kakršne je pod projektno kodo Y30 odmeril Bertone. Ti avtomobili so preprosto – daljši; s podaljšanimi oznakami vred.

Podaljšanje – od zamisli do uresničitve – je doma v Slovenski Bistrici, v podjetju EME. Zamisel je seveda dosti preprostejša od končne izvedbe: vzameš Citroën XM, ga prečno prerežeš, vstaviš želeni podaljšek in dele mnovič spojiš. Hkrati z avti so razrezali tudi njihovo skupno oznako, med X in M pa vstavili svojo simbolno črko E.

Tako so nastale tri različice, ki smo jih vozili: XEM long, XEM

500 in XEM 300. XEM long je 950 milimetrov daljši od serijskega Citroëna XM, pri XEM 500 in XEM 300 pa sta označbeni številki hkrati tudi milimetrski podaljšani njunih medosnih razdalj oziroma celotnih karoserijskih dolžin. Skladne z novimi merami so tudi nove teže vozil: v primerjavi s serijskim XM je long težji za 260 kilogramov, »500« za 160 kilogramov in »300« za 100 kilogramov.

Pa ne gre le za dodatne teže vstavljenih podaljškov! Prišteti morate tudi vse potrebne ojačitve, ki jih zahtevajo takšne predelave.

Rezov se pri EME lotevajo na karoserijsko najmanj občutljivih mestih: pri strešnih oziroma vratnih opornikih. Dobički podaljšanj so pri vsaki različici različni: XEM long ima pred zadnjo klopjo še dve sedežni vrsti (to pomeni vsega skupaj 7 do 8 sedežev), kar so oplemenitili s tremi pari bočnih vrat: prednji (serijski) par so podvojili, serijska pa so v tej sestavljenki ostala tudi oboja

zadnja vrata. Hkrati ponuja EME tudi long s 1050-milimetrskim podaljšanjem, s prav tako 7-8 sedeži, a s samo štirimi bočnimi vrati.

In samo štiri (serijska) bočna vrata imata tudi preostali različici: pri XEM 500 so jih vzdolžno razmaknili z zastekljenima (in rastranimi) vmesnima deloma, ki ju je moč (od znotraj in zgolj zaradi montaže) tudi odpreti, pri XEM 300 pa sta razmeroma kratka vložka med vrati na vsaki strani izdelana iz pločevine brez oken.

Različici 500 in 300 imata – kljub očitno daljšima notranjima dolžinama – le po pet sedežev. Ampak na obeh zadnjih klopeh je zato moč prav »razkošno« sedeti.

V mehaniko prirejenih vozil pri EME ne segajo. Torej imajo vozila XEM ne le podvozje in hidraktivno vzmetenje originalnih Citroënov, ampak tudi njihove motorje: tur-

bodizel D12 (80 kW/109 KM), bencinski 3.0 V6 (123 kW/167 KM), ali bencinski 3.0 V6-24 (147 kW/200 KM): pa tudi njihove zavore in njihove volanske mehanizme. Podaljšanje vozil samo po sebi zadeve prav nič ne zaplete.

Zaradi Citroënovih formule »vse v nosu« je poleg že omenjenih ojačitev treba prilagoditi le še izpušne cevi ter vse, v zadek usmerjene napeljave. Različici long pa so natakneli tudi lahka platišča z Dunlopovimi gumami 245/45 ZR 16, medtem ko so notranjost odeli v plišaste preproge, sedežno usnje ter obrobe iz žlahtnega lesa.

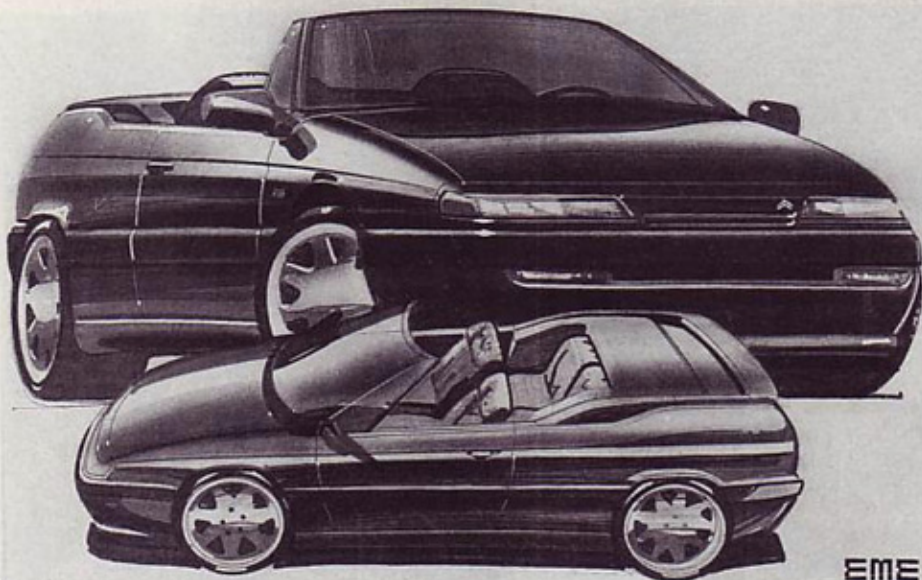
Lesen je v tem primeru še volanski obroč, z lesom obdana pa je tudi sredinska konzola z med-sedežnimi drobnarijskimi predali vred. Armaturne plošče in drugih naprav za voznika niso spreminjali, izbira dodatne opreme pa je prepuščena posamičnim kupcem. To velja tudi za različici 500 in 300, ki se v osnovi še manj razlikujeta od serijskih Citroënov

XM, si je pa tudi v njih mogoče zaželeli sončno streho, hlajeni bar, različno komunikacijsko opremo (telefon, telefaks, TV), hi-fi, CD, in podobno.

Vsa tri vozila XEM so seveda namenjena predvsem tistim potnikom, ki sedijo v zadnjih delih potniških prostorov, diskretni buržoazni pridih je na prednjih sedežih dosti manj učinkovit in praktično povsem podoben originalnemu citroënovskemu počutju.

Tudi ni misliti, da bi za volanom longa, 500 in 300 sproščali kakršnokoli vozniško pohoto, saj bi bilo to povsem v nasprotju tudi z osnovnim značajem osnovnega citroëna XM. Pač pa zmorejo vsi XEM povsem XM-ovska hitrost na povprečja, kar pomeni hitre državniške ali poslovne vožnje iz kraja v kraj, pa tudi dovolj nemočenosti za potnike, da je tam zadaj moč brati poročila s svežih pogovorov na najvišji ravni, govoriti v telefon in se igrati jaro gospodo.

Ce se vam od znotraj navzven kdaj zazdi, da se hoče karoserija – predvsem pri najdaljšem XEM long – na vegasti cesti vegasto obnašati, to ne gre na račun njene morebitne nečvrstosti, ampak na račun prožnosti, ki je jeklenim elementom pri tolikšni dolžini pač ne gre odrekati. In če voznik to dolžino – pri tesnih manevrih



ODRAŠČANJE

Podjetje EME (Engineering, Design, Moto) se ukvarja z avtomobilskim, industrijskim in grafičnim oblikovanjem ter s prototipskim delom. Na evropsko avtomobilsko sceno je prvič stopilo med lanskim avtomobilskim salonom v Frankfurtu in zbudilo veliko zanimanje s podaljšanim ter luksuzno opremljenim XEM long. Tržni odziv in številne možnosti strokovnega sodelovanja v tujini mu napo-

vedujejo hiter in tehnološko obetaven razvoj. Šestdesetčlanska ekipa ljudi bo – z dograditvijo nove tovarne in povsem novega oblikovalskega biroja zmožna izdelati po pet vozil na dan. Med bližnje nove projekte sodijo XEM cabrio (risba) in izpeljanke na osnovi volkswagna T4 (triosne različice transportnih, potniških in bivalnih vozil), njihov prototip pa je očitno zanimiv tudi za druge dele sveta, celo za

japonski Suzuki. Hišna filozofija, ki bo obveljala, je tale: vozil ne bodo le rezali, temveč jih bodo izdelovali tako rekoč od samega začetka – ob pomoči matičnih tovarn in tujih ter domačih partnerjev. Njihova lastna proizvodnja bo taktna, ne trakovna. In sproti bodo upoštevali vse koristne tuje izkušnje, ki bodo na voljo. O uspehu je ambiciozni mož pri EME, inženir Emil Mlakar, povsem trdno prepričan.



— prepozno opazi, bo moral avto pač h kleparju, mož pa najverjetneje v novo službo. Zato je pametno, da si (pri longu) 380 centimetrov medosne razdalje in 566 centimetrov zunanje dolžine pravočasno vtisne v možgane; kajti med tekočo, celo med dovolj ostro vožnjo na odprti cesti jih ne bo zaznal, razen morebiti med ostrim zaviranjem, ko bo zadek dokazoval svojo novo težo.

A ker bomo morali v naši sveži državi tudi voznikom »visokih« delegacij vcepiti nekaj spoštovanja do hitrostnih omejitev, nevarnosti v longu (tudi) v tej zvezi ni.

Navsezadnje so pri EME za svoje izdelke opravili vse potrebne teste: glede certifikata, glede serije in glede licence.

Vozilom, ki jih po svoje prilagajajo, spreminjajo kožo, ne ustroj. In ker so pri svojem delu izredno natančni, je za XEM long, 500 in 300 moč brez omahovanja reči: Body is perfect!

Pa tudi na naših slikah je to prav dobro videti!

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*



Tri vrata: za ljudi z rezervacijami.



Nogi tam zadaj sta lahko dolgi, zelo dolgi.

