

Test: CITROËN XM TURBO D12

POŠTEVANKA

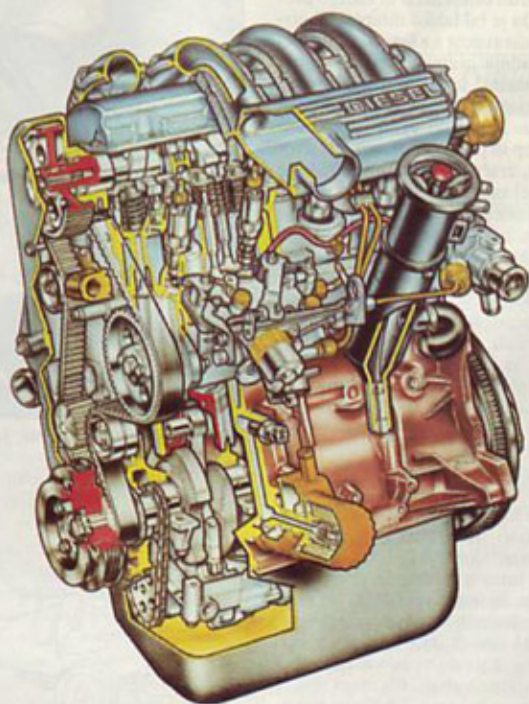
XM je največji in za zdaj najbolj futurističen citroën. Odlikuje se s prirojenim šarmom in z drugačnostjo. To pomeni drzno karoserijo, diskretno udobje, naprednejško podvozje in – ko gre za dizel v nosu – novo, drugačno računico.

Ta se glasi: 4 X 3! Motorni valji so štirje. Po trije so ventili za vsak valj. V celem torej ne osem ali šestnajst, kot je pri štirivaljnikih običajno, ampak dvajset. To je citroën!

Recept pa vseeno ni Citroënov. Triventilsko tehniko so

– že v sedemdesetih letih – uporabili pri Hondi, za motociklistični dvovaljnik, res pa je, da še zdaj velja za tehniško nenavadnost in predvsem za srednjo pot med dvo – in štiriventilsko tehniko. Tudi nekaj pravil velja: pri dizlu gredo štirje ventili pametno vstric le s predkomoro, dizel v citroënu XM pa nima predkomor, ampak vrtnične komore. Prostor, ki je na voljo, je zato manjši, v njem pa se gnetejo po dva sesalna in en izpušni ventil.

Tudi glava tega samosvojega motorja je nekaj posebnega: iz lahke kovine ter iz dveh, z vijaki spojenih delov. V spodnjem so ventili in kanali, v zgornjem pa odmična gred z zobatim jermenom. Batom so odredili precej dolge gibe (92 mm), polnjenje z gorivom pa so poživilili s turbinskim polnilnikom na izpušne pli-





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 85,0x92,0 – gibna prostornina 2088 kubikov – kompresija 21,5:1 – največja moč 81 kW (110 KM) pri 4300/min – največji navor 245 Nm pri 2000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – 3 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – rotacijska visokotlačna črpalka za gorivo – turbinski polnilnik na izpušne pline (polnilni tlak 0,8 bara) s hladilnikom polnilnega zraka – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 1120 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enakoltna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I, 3,418; II, 1,945; III, 1,250; IV, 0,882; V, 0,674; vzvratna 3,155; diferencial 3,933 – platišča 6Jx15 – gume 195/65 HR 15 (michelin)

Voz in obese: kombi limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesih s hidropnevmatskim, oziroma s hidraaktivnim vzmetenjem – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolotne (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, (ABS), mehanska »ročna« zavora s pedalom za levo nogo deluje na prednji kolesi – valan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljajaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: 4,708 m – širina 1,794 m – višina 1,396 m – medosna razdalja 2,850 m – kolotek spredaj 1,520 m, zadaj 1,447 m – rojni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1380 kg – dovoljena skupna teža 1910 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 690 kg – prtljajnik (narmno) 455/1020/1460 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 192 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,4 s – poraba goriva (ECE): 4,9/6,6/8,5 litra plinskega olja na 100 km

ne (skromnih mer in s hladilnikom polnilnega zraka). Največji polnilni tlak znaša 0,8 bara, največja motorna moč 81 kW/110 KM pri 4300 vrtljajih v minuti, največji navor pa 245 Nm pri 2000 vrtljajih v minuti. Nikakršnega dvoma ni: ta dizel je dosti zmogljivejši, kot bi človek sodil po njegovih 2,1 litra gibne prostornine. Da je hkrati nežen z ušesi, je sicer bolj zasluga dobre zvočne izolacije kot njegove uglajenosti, res pa je, da je skladno z višjimi vrtljaji bolj voljan za delo kot takoj po (hladnem) vžigu in da zna biti v isti sapi tudi uporabno prožen. Zaradi te prožnosti so priloženemu petstopenjskemu menjalniku najvišji prestavi odločno podaljšali, tudi na ta način zmanjšano porabo goriva pa so – obenem z osemdesetlitrsko posodo zanj – izkoristili za velik akcijski radij. Preprosteje rečeno: z XM turbo D12 se je mogoče voziti živahno in hitro (kot bi ga gnal bencinski motor), toda z velikimi presledki med natakanji goriva.

Tako pravi tovarna, tako pravijo tuji testniki, sam pa za vse to nimam pravega dokaza: motor testnega avta, ki nam ga je odstopil koprski Cimos, namreč ni bil najboljšega zdravja. Morda je

šlo le za napako pri visokotlačni črpalki ali pri turbinskem polnilniku, toda Cimos se za okvaro ni zmenil, motor pa se ni hotel zavrteti čez 4200 vrtljajev v minuti, čeprav se rdeče polje na merilniku vrtljajev začne šele pri številki 5000. Tako testni avto ni bil kos tovarniško obljubljenim zmogljivostim, saj smo z njim pospeševali z mesta do hitrosti 100 km na uro v 14,1 sekunde, največja hitrost je znašala le 178 kilometrov na uro, pa tudi poraba goriva je bila odločno previsoka: 9,6 litra na 100 kilometrov. Ob tolikšnih odstopanjih nima smisla zapisovati drugih izmerjenih rezultatov. Prepišem pa – zdi se, da dosti realnejše – številke z meritev pri nemški reviji Auto, Motaor und Sport: 0–100 km na uro v 12,6 sekunde, največja hitrost 194 kilometrov na uro, povprečna poraba med testom 8,7 litra olinskega olja na 100 kilometrov.

Z vsem drugim in v primerjavi z bencinskimi različicami (o katerih smo že podrobneje pisali) dizelski XM ni nič drugačen. V slabo mu štejem volan z eno samo prečko, sprožilo troblje v obvolanski ročici, na pol zakrito desno zunanje ogledalo ter nasploš slab pregled nazaj. Prepričuje pa tudi ta XM z odličnim

počutjem (tudi zaradi temeljite opreme), z dognanim podvozjem (hidraaktivno vzmetenje, samodejnost pri višini od tal) ter z vsem tistim, kar je v tesni zvezi z varnostjo in z dobro lego (visokotlačno ojačane zavore, hitrostim prilagodljiv volan, razmerno dobra uravnoteženost vozila).

• • •

Poštevanica v dizlu, čeprav precej svojstvena, sodi torej v sklop Citroënovega napredka, ta hip imenovanega XM. Kajti če je dizel visokozmogljiv in varčen, je namen dosežen. In navkljub okvari v testnem avtu verjamem, da je tako.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*

