

PROS

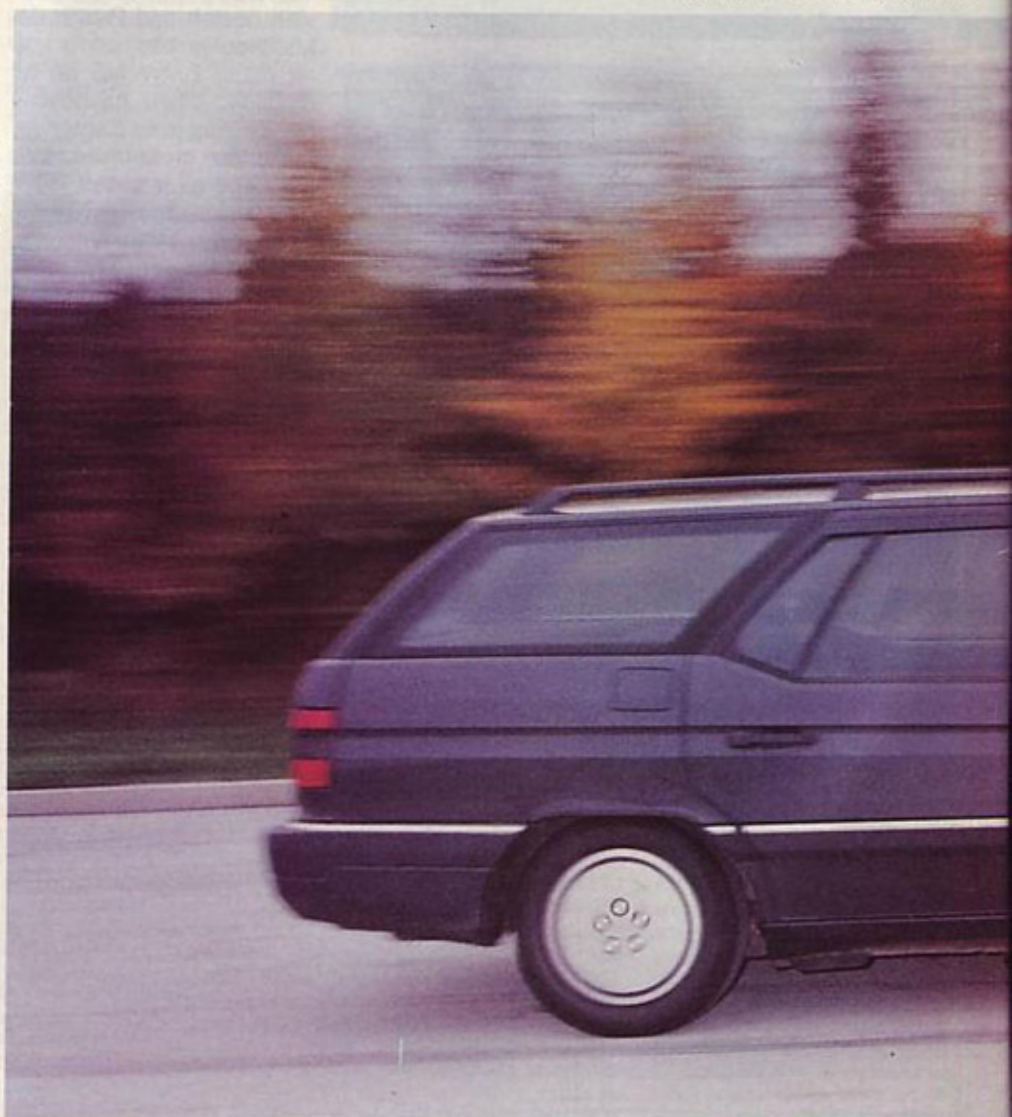


Različico break oziroma po novem evasion so ponudili zelo pozno, šele dobri dve leti po predstavitvi limuzine (lani jeseni), letos pa je na voljo tudi prek koprškega Cimosa. Nastala je po znanem in preskušenem receptu: pri nespremenjeni medosni razdalji in podvozju so karoserijo podaljšali za okroglih 25 centimetrov, s tem podaljšali in dvignili streho ter avtomobil zadaj zaključili z velikimi navpičnimi vrati. Vedno to avtomobilskim stilistom ne uspe najbolj, za citroën XM pa lahko

Test:

CITROËN XM V6 AMBIANCE EVASION

Francoski avtomobili slovijo po udobju in citroëni so gotovo tisti, ki so k temu slovesu veliko pripomogli. Dolgoletnega zastavonoša te znamke – CX je tako zelo dostojno zamenjal XM, ki ga že po tradiciji ponujajo tudi kot limuzinski kombi. In tudi pri njem je udobje na prvem mestu.



TOR V PROSTORU

rečemo, da je predelava uspela tako glede uporabnosti (prtijažnega prostora) kot zunanega videza. In uporabnost je pri takem avtomobilu na prvem mestu. Prostora mora biti dovolj, hkrati pa mora biti lahko dostopen. Zadnja vrata se visoko odpirajo, nakladalna površina je nizko nad tlemi, po zaslugi »citroënovskega« vzmetenja pa se da s spuščanjem avta na najnižjo raven to nakladalno površino še dodatno spustiti tako, da je samo štirideset centimetrov od tal. Cel prtijažni prostor je raven in dokaj oglat ter kakovostno obložen. Na obeh

straneh sta zaprta prostora za drobnarije, na primer za olje, škatlo s prvo pomočjo in podobno. Spodnjo oblogo lahko v primeru, da prevažate tovor, ki ni ravno čist, preprosto snamete, če pa ne želite, da mimoidoči vidijo, kaj vozite, prekrijete prtijažni prostor z roletno v višini spodnjega roba stranskih šip.

Velikost prtijažnika lahko, kot je to že v navadi, postopno povečujete z zlaganjem naslonjala zadnje klopi do končne velikosti 1960 litrov, s čimer se ta kombi uvršča v sam vrh tovrstne ponud-

be. Po zaslugi hidroaktivnega vzmetenja ostaja višina vozila ne glede na obremenitev ves čas ista, kar je prav gotovo hvale vredna lastnost: v smislu dobre lege na cesti pa tudi enkomerne porabe goriva, saj je količnik zračnega upora ves čas isti. Ta je sicer v primerjavi z limuzinsko izvedbo nekoliko večji: zaradi že opisanih karoserijskih sprememb ter vgrajenih vzdolžnih strešnih opornikov, namenjenih prtijažniku. Večji količnik pa ne pomeni le večje porabe goriva, ampak tudi, in koga to lahko moti, glasnejšega »rezanja« zraka,

predvsem pri hitrostih nad 120 kilometrov na uro.

Vse drugo v tem avtomobilu je že znano. Povsem samosvoja citroënovska oblika, nastala pod taktirko Pininfarine, kar pomeni sploščen nos, velike steklene površine (ki merijo kar 3,41 m²), nizke prednje luči in zelo položno prednjo šipo. In ozračje v avtu, predvsem za volanom, je naravnano predvsem na udobje. S tem avtomobilom vas ne bo nikoli strah dolgih, tudi najdaljših potovanj. Ko si boste s pomočjo elektrike nastavili najugodnejši položaj sedeža (kar pri vozniku





pomeni tudi višino) in volana, prižgali radijski sprejemnik s toliko funkcijami, da jih boste vse stežka obvladali, in v kratkem času pogoltnili vse informacije, ki vam jih o stanju avtomobila ponuja računalnik, boste lahko zasukali ključ, nekaj tisoč kilometrska razdalja pa se vam bo zdela precej krajša.

V veliko pomoč vam bo tudi potovalni računalnik in vse drugo s seznama opreme: tempomat, ABS, nastavljiva trdota,

vzmetenja (gumb ima položaja »auto« in »sport«), električni pomik bočnih šip, učinkovita klimatska naprava, ki je sposobna notranjost ogreti s pomočjo elektrike tudi, ko je motor še hladen, ogrevani in električno nastavljivi zunanji ogledali, po višini nastavljivi varnostni pasovi spredaj, servoojačani volan, da ne omenjam daljinskega centralnega odklepanja in kode za motorni vžig (proti tatovom). Avto se zdi od znotraj manjši, kot je v resnici,

čeprav prostornosti nikakor ni moč prezreti. Prav lahko je prezreti tudi za francoske avtomobile že od nekdanj značilne malenkosti: od ročic ob volanu, do nožne »ročne« zavore in kljub dvema prečkama po novem še vedno nevsakdanji volan z osnovnimi komandami za radijski sprejemnik vred.

Že znani šestvaljni motor je zlahka kos vsem voznikovim željam. Velika zaloga moči omogoča visoka hitrostna povprečja,

ugodna krivulja navora hkrati z razmeroma kratko izračunanim menjalnikom pa ugodno pospeševanje iz vsake hitrosti. Lahkoten volanski prenos z naraščanjem hitrosti trdi, tako da je obvladovanje vozila pri parkiranju in pri hitri vožnji netežavno. Priganjanje motorja do 6500 motornih vrtljajev prav nič ne škodi, hidroaktivno vzmetenje pa jamči, da je avto do skrajnih meja nevtralen, šele potem pokaže tipične značilnosti prednjega pogona. Lego v ovinkih izboljšujejo tudi odlične Michelinove gume, ki se tudi na mokrih tleh dobro obnesejo.

In vse opisano je gotovo v prid varni vožnji, tudi če je malce živahnjša.

Citroën XM evasion sodi v visoko kakovostni avtomobilski vrh. Namenili so ga za potrebe družine in v službene namene. In s tem, kar ponuja, lahko povsem suvereno zapelje ob bok svojim tekmečem, tudi tistim z najbolj bleščečimi imeni.



Tekst: Vinko Kernc
Foto: Srđan Živulović

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V 90° – nameščen spredaj, prečno – vrtna in gib 93 x 73 mm – gibna prostornina 2975 cm³ – kompresija 9,5 : 1 – največja moč 123 kW (170 KM) pri 5600/min – srednja hitrost bata pri največji moči 13,63 m/s – specifična moč 53,53 kW/liter (57,14 KM/liter) – največji navor 235 Nm pri 4600/min – ročična gred v 4 ležajih – po ena odmična gred v vsaki glavi (veriga) – 2 ventila za vsak valj – glava in blok iz lahke litine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vzgib (bendix) – vodno hlajenje, 9,4 litra – motorno olje 7 litrov – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 1120 W – uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,418; II. 1,818; III. 1,250; IV. 0,969; V. 0,767; vzvratna 3,155; diferencial 4,063 – ploščica 61 x 15 – gume 205/60 R 15 MXV2, kotalni obseg 1,92 m – hitrost 1000/min v V. prestavi 36,94 km/h.

Voz in obese: kombi – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirjem – C₁ = 0,34 – hidroaktivno vzmetenje, hidravlični obtok 5,5 litra – spredaj posamična kolesa, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj posamična kolesa, vzdolžna vodila, stabilizator – 2-krat krožne zavore, spredaj kolotne, samahlajene, zadaj kolotne, servo, ABS – mehanska ročna zavora na prednji kolesi (pedal pod armaturno ploščo levo) – volan z zobato letvijo, servo s spremenljivim učinkom, prestava 17,5 : 1, 3,26 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4963 mm – širina 1794 mm – višina 1464 mm – medosna razdalja 2850 mm – kolotek spredaj 1520 mm, zadaj 1447 mm – rajdni krog 11,66 m – **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1680 mm – širina (kolokolci) spredaj 1490 mm, zadaj 1470 mm – višina nad sedežem spredaj 980 do 950 mm, zadaj 950 mm – vzdolžnica prednji sedež 880-1090 mm, zadnja klop 930-710 mm – premer volanskega obroča 390 mm – prtljažnik (normno) 720/1960 litrov – posoda za gorivo 80 litrov.

Taže: prazno vozilo 1505 kg – dovoljena skupna teža 2130 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 216 km/h – pospešek 0-100 km/h: 10,9 s – poraba goriva (ECE): 8,0/9,9/15 litrov neosvinčenega super bencina na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

216 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	4,4 s
0-80 km/h	6,6 s
0-100 km/h	9,6 s
0-120 km/h	13,1 s
0-140 km/h	17,7 s
0-160 km/h	25,0 s
0-180 km/h	36,9 s

1000 m z mesta:

30,7 s (172 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	33,2 s (166 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	36,7 s (150 km/h)

Zavorna pot:

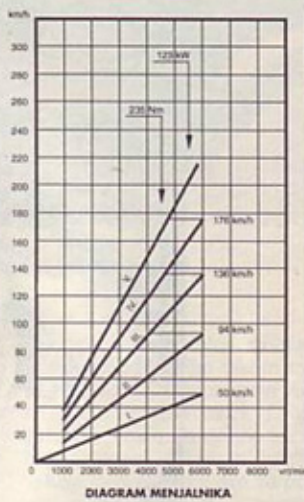
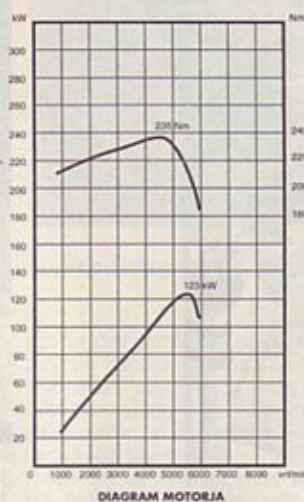
od 150 km/h	108,5 m
od 100 km/h	45,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec 60	resnično 54,5
kazalec 80	resnično 72,2
kazalec 100	resnično 92,9
kazalec 120	resnično 112,3

Poraba goriva:

testno povprečje: 14,2 l neosvinčenega super bencina na 100 km



Hvalimo

- bogata oprema
- skladna oblika
- prostornost
- prožen motor
- končne zmogljivosti

Grajamo

- stikala ob volanu niso vidna
- nezadovoljivo pranje zadnje šipe
- visoka poraba goriva v mestu
- nepripraven gumb za odpiranje zadnjih vrat

Cena

3.413.300 SIT + 25,6 odstotkov tolarskih dajatev

(Cimos, Koper)

BEBOP OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda