

Mes dames et Messieurs, revolucija resnično ne pozna konca! Ta trditev zmore vzdržati celo v primeru, če zanemarimo večino bolj ali manj ljubih okoliščin iz neavtomobilskega sveta. In jo podpremo le s citroënom XM.

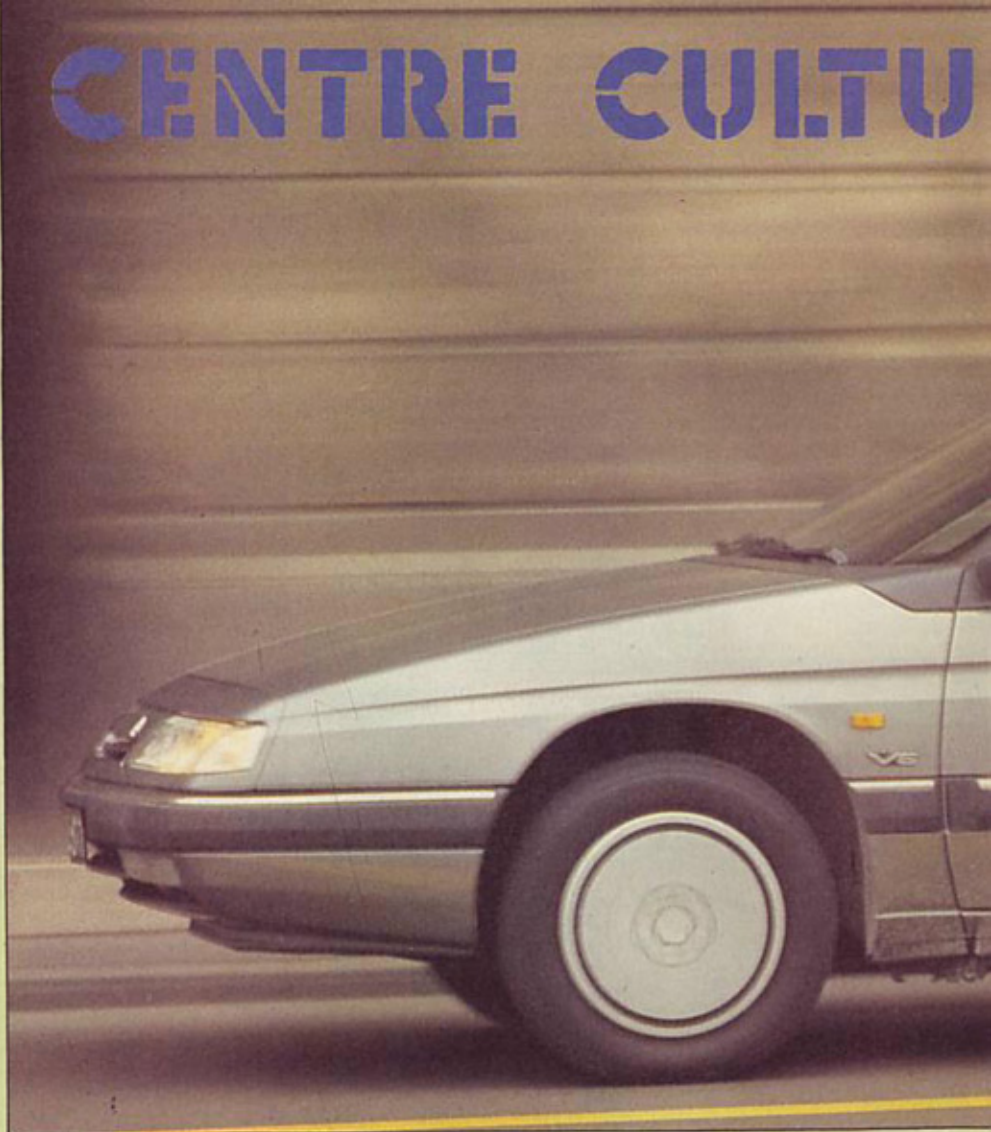
Pariz, oktobra 1955: Citroënov oder na avtomobilskem salonu so morali obkoliti žandarji, dvoranska vrata pa so od časa do časa zaklepali. Množice radovednežev skorajda ni bilo mogoče obvladovati. Le tisti v najbolj prvih vrstah so videli vzrok gneče, avtomobil, kakršnega svet še ni imel. To je bil citroën DS 19. Misteriozna kratica je pri Francozih sprožila še sanjsko ime: »déesse« – »boginja!« Dirkač in časnikar Paul Frère pa je zapisal: »S tem avtom so preskočili celotno generacijo!«

Res so jo. Sprožili so prihodnost, v katero so največji citroëni morali svoje zašiljene nosove dlje kot tekmeči podobnih velikosti in želja. Za citroënom DS in CX je XM že tretji naprednjak te znamke; sveže okronan z evropskim naslovom »avtomobil leta 1990«.

Citroën XM je kombi-limuzina. Če tega niste takoj opazili, je Bertonejevo oblikovalsko mojstrstvo dokazano. Kajti citroën XM je nastajal z značilno citroënovsko »obremenitvijo«: da mora biti drugačen od ostalih avtomobilov. Uspelo je!

Citroën XM je drugačen avtomobil. Če tudi tega niste takoj opazili, slabo vidite: premalo veste; ali pa gojite sončnice in vas avtomobili sploh ne zanimajo.

Prednji del tega avtomobila je izizvalno plosk in zašiljen v nos iz plastike, v katero so vsadili izrazito nizka, sicer pa oglata in z utripalkama razširjena žarometna. Plastična sta tudi odbijača, podaljšana do kolesnih izrezov, na bokih pa optično »povezana« z enako zajetnima obrobama, ki ščitita vrata. Ti obrobi pa nista edini stilistični vzdolžnici na vozilu. Bertone je karoserijo citroëna XM na več mestih vtisnil in prepognil, jo obrobil s številnimi okni, podokensko linijo pa na obeh straneh, tik pred koncem zadnjih vrat odločno privzdignil in jo tako zvišano povlekel do s spojlerskim repom obrobjenega zadka. Tudi zadek je dvodelen, sestavljen iz oblo in poševno zastekljenih zadnjih vrat, ki se odpirajo do prtljažniških tal in so zadaj navpično »prelomljena« ter oplemenitena z zajetnimi



zadnjimi lučmi. A stekel na tem avtu še ni konec. Dodatna ter poleg ostalih natanko trinajsta obrobja potniški prostor z njegove zadnje strani, pod oknom, ki sodi k zadnjim, torej petim vratom. Tja so ga namestili zoper motnje (na račun vetra, prahu in trušča), ki bi utegnile motiti potnike v avtu in predvsem na zadnji klopi, jo je pa moč dvigniti (ne pa tudi povsem odstraniti), če želite zadnjo klop zvrniti, prtljažnik pa povečati do njegovih kombijevskih mer.

To pa je tudi vse, kar je pri citroënu XM moč omenjati v kombijevskem smislu. Navkljub dviznim in čvrsto podprtim zadnjim vratom je ta citroën predvsem limuzina. Testni avtomobil je nosil oznako V6, kar ne pomeni le za zdaj najzmogljivejši bencinski različice, ampak tudi ugledno zalogo njej pripadajoče in že serijsko vgrajene opreme.

Ta se začne pri zatemnjenih oknih, nadaljuje pa z elektriko zanje in za obe vzvratni ogledali, z osrednjo ključavnico, s tremi

Test: CITROËN XM V6

VISOKA

glavnimi (in pojemajoče ugašajočimi se) lučmi, z dvema dodatnima halogenkama za branje, s preprogami na tleh in v prtljažniku, z električno pomičnima prednjima sedežema, s štirimi zglavniki, z nastavljivimi prijemališči prednjih varnostnih pasov, z vrečo za smuči v zadnji klopi ter pri testnem avtu, še z razkošnim usnjem na sedežih.

K vsemu skupaj sodijo izdatni izrezi bočnih vrat in njihovi veliki koti odpiranja, kar zagotavlja udoben dostop v vozilo, pa tudi tamkajšnje mere, najsi gre za notranjo dolžino (1,80 m) ali širino (1,52/1,50 m), so naklonjene

sproščenemu počutju žive vsebine.

Prostornostne občutke vzbujata tudi močno nagnjena in daleč pred prednja sedeža segajoča prednja šipa, povsem in čez zadnjo klop segajoča ravna streha pa jamči dovolj prostora za neokrnjene damske frizure tam zadaj.

Spet svojstven, a vendarle ne citroënovsko »vesoljski« je voznikov delovni prostor. Zajetno vzhodje prednje šipe so enostavno spodrezali. Iz njega štrli le neroden nadstrešek, ki služi senčenju merilnikov za motorne vrtljaje, za hitrost vozila (z dvema



KULTURA



kilometrskima števcema), za zalogo goriva v posodi, za temperaturo hladilne tekočine ter za količino olja v motornem karterju. Merilniki so klasično okrogli ter s kazalci, ki so očem brž po volji. Manj pregledna, slabo zasenčena in v celem slabo vidna pa sta displaya za testno ploščo (ta postreže s 24 tekstovnimi obvestili o morebitnih napakah in motnjah v vozilu) ter za potovalni računalnik, ki zmore informacije o zunanji temperaturi, trenutni porabi goriva ter o povprečni porabi goriva in hitrosti vozila, uboga pa stikalo na desni obvolanski ročici. Ta je – tako kot ročica, namenjena voznikovi

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štintaktni – V 90° – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 93,0 x 73,0 mm – gibna prostornina 2975 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 123 kW (170 KM) pri 5600/min – največji navor 235 Nm pri 4600/min – ročična gred v 4 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (veriga) – glava in blok iz lahke kovine – elektronska naprava za vbrizgavanje goriva (bendix) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 1120 W – elektronski vžig – uravnjavani (tristezni) katalizator izpušnih plinov

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokoltna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – prestavna razmerja: I. 3,167; II. 1,833; III. 1,250; IV. 0,069; V. 0,767; vzvratna 3,154; diferencial 4,067 – platišča 6Jx15 – gume (testni avto) 205/60 R 15 M S (michelin)

Voz in obesa: kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah s hidropnevmatskim azirama hidroaktivnim vzmetenjem – spredaj vzmetni nagi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj vzdolžna vodila stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora s pedalom za levo nogo – volan z zobato levijo, servo, prestava 17,5; 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

More in teže: dolžina 4,708 m – širina 1,794 m – višina 1,393 m – medosna razdalja 2,850 m – kolotek spredaj 1,520 m, zadaj 1,447 m – rajdni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1420 kg – dovoljena skupna teža 1910 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 710 kg – prtljajnik (normno) 455/1020/1460 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivost: tovarna: največja hitrost 222 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,3 s – poraba goriva (ECE): 7,8/9,6/15,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km

levici – sicer dokaj pripraven nadomestek za nekoč silno učene »satelite«, toda vsaka od njiju je še vedno tako zapolnjena z dolžnostmi, da ju brez kratko-

trajne vaje ni mogoče tekoče uporabljati. Nasploh je kokpit nasičen s kontrolnimi lučmi in najrazličnejšimi stikali, najsi gre za opozorilne luči med obema ▶



tenje smo dokaj natančno opisali že v lanski 12. številki naše revije, tik po premierni vožnji citroëna XM, torej gre zdaj za skrajšano in ponovljeno razlago. Hidraktivno vzmetenje je dognanejša in seveda naprednejša stopnja že od prej znane hidropnevmatske sistema, obema paroma vzmetnih krogel (vsakemu kolesu pripada po ena) hidropnevmatskega sistema so dodali še po eno kroglo ter po dva blažilna elementa. Hkrati so vgradili računalnik ter pet tipal zanj; ta nadzirajo volanski kot in hitrost sukanja koles, naglost dodajanja in popuščanja pedala za plin, tlak v zavornem sistemu, hitrosti karoserijskih premikov in hitrost vozila v celem. Tako zasnovan sistem omogoča samodejno prilagajanje vzmetenja med stopnjama »mehko« (približno 85 odstotkov vseh voženj) in »trdo«, odvisno pač od tega, ali služijo vzmetenju glede na trenutne vozne okoliščine in pri vsaki premii vse tri vzmetne krogel in štir-

displayema, za stikala tako običajnih naprav, kot so meglenske, gretje zadnje šipe, notranje luči, zadnji brisalnik z brizgalko ter varnostne utripalke – ali pa za glavno stikalo žarometov (levo spodaj, ob volanskem drogu) in krožna stikala za zračenje in gretje. Pod njimi je radijski sprejemnik, tako zelo oddaljen od voznika, da so njegova glavna sprožila ponovili tudi na široki in edini prečki volanskega obroča (pri čemer so trobljivo vnovič namestili v sprožilo za levico), pod radium pa so še vžigalnik in pepelnik s čisto lastno »tipko« za odpiranje.

In zdaj – sredinski greben! Tamkaj je kratka in v usnje ometa prestavna ročica, ki se zatika pri drugi prestavi in škrta, ko gre za vzvratno vožnjo, prav blizu nje pa sta drsni ročici, namenjeni podvozzju, torej hidropnevmatiki, oziroma hidraktivnemu vzmetenju, kakor se pri XM tej napravi reče. Še bliže voznikovi roki je stikalo za obe zunanji ogledali, tam so tudi tipkala zadnjih šip, pod ločenim pokrovom pa številčnica zoper tatove. Testni avtomobil sicer ni bil »kodi-ran«, ampak ta številčnica omogoča štirimestno kodo, ki jo mora voznik imeti v lastnem spominu, torej v svoji glavi, in jo odtipkati vsakič, ko bi rad vžgal motor.

Ker je za vsemi pravkar omejenimi gumbi in stikali le še z usnjem tapeciran in pokrit predal, je povsem jasno, da je za ročico, namenjeno ročni zavori, zmanjkalo prostora. Pa so jo spremenili v »nožno« in jo tako kot pri večini mercedesov stisnili ob levi rob voznikovega vznožnega prostora, s pedalom za levo nogo in s sprožilom za roko nad njo.

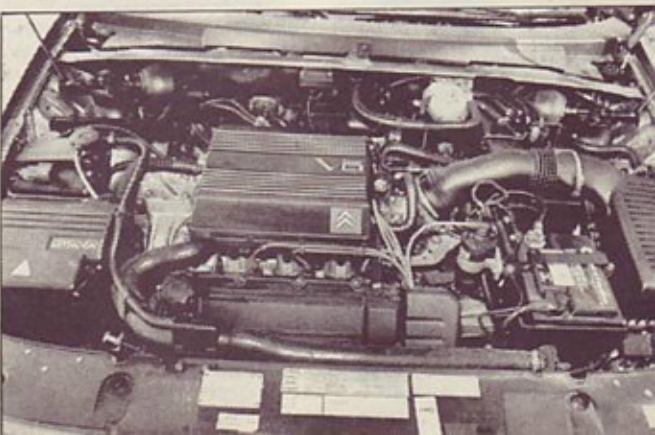
Svojejavost pri tem avtu je in je ni: brisalnika za prednjo šipo sta, hvala bogu, dva, ne le eden. Ampak volanski obroč, sicer prijetno odebeljen in pravšnjega premera, hkrati pa tudi vzdolžno ter po višini nastavljiv, je, kot že rečeno, vpet le z eno samo prečko. Tako rokama zmanjka pravšnje opore, še posebej če je vožnja hitra in vijugasta. Dosti bolj je oprto telo v celem, zaradi stransko obrobjenih sedežev in tudi namestitvi pedalov, razdalj do prestavne ročice in opori leve noge ni kaj zameriti.

Zgodbe o volanu pri citroënu XM pa še ni konec. Streže mu namreč izredno učinkovit in posamičnim hitrostim vozila prilagodljiv servoojačevalnik, ki ima le dve slabi lastnosti: da se volanski obroč na njegov račun in kadarkoli ga spustite iz rok samodejno vrne v srednjo izhodiščno lego in da je hitrost tega vračanja vselej enaka, tudi takrat, ko si med hitrim vijuganjem želite, da bi bil volanski mehanizem urnejši. Tako se vam med privajanjem na citroën XM utegneta zgoditi vsaj dve nevsječnosti: da boste v mestni gneči speljali drugam, kot ste si želeli (v zmoti pač, da sta kolesi še vedno zasukani v tisto smer, kjer ste jih pred nekaj sekundami »spustili iz rok«), in da boste na hitrih ovinkih »zamudili« ali pa »prehiteli« cestno krivuljo, nekako tako, kot bi sveže pijani sedli v avto.

Je pa volanski obroč mogoče sukati tudi z enim samim prstom, česar ne gre prezreti, če se spet vrnemo k limuzinskemu značaju tega citroëna.

Zelo limuzinsko je tudi njegovo podvozje. Hidraktivno vzme-

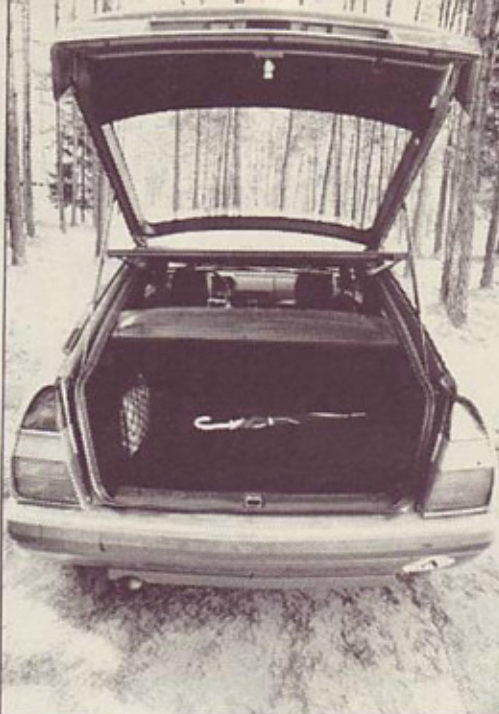
Citroënovstvo v citroënu: prestiž v kok-pitu



Evropski motor V6: prestiž v nosu



Pod šipo – šipa: prilagojenost udobju



Limuzina, ki je tudi kombi: prilagodljivost v zadku



je blažilniki, ali pa samo dve kroglji z le dvema blažilnikoma. Računalnik okoliščine sproti »vsrkava«, jih ocenjuje in se odziva z optimiranjem vzmetenja, pri čemer celoten postopek ni daljši od petih sekundnih stotink. Pri tem je zmožen misliti celo rahlo vnaprej, kar pomeni, da se odziva natanko takrat, ko je to zares potrebno.

Komur samodejnost ni po volji, seže k že prej omenjenemu drsnemu stikalu levo od prestavne ročice ter s preklpom iz položaja »auto« (samodejnost) na

»sport« (trdo vzmetenje) ustreže lastni želji po športnejšemu obnašanju podvozja.

Hidravtično vzmetenje meji na popolnost: kolesa so venomer čvrsto pri tleh, nagibanje karoserije na ostrih ovinkih je komaj opazno, tudi vzdolžno pokimavanje vozila je močno ublaženo. Rahlo moteče – za počutje potnikov, ne pa za vožnjo samo – je samodejno odzivanje vzmetnih elementov ter njihovo sprotno popraviljanje karoserijske višine od tal – po naglih voznikovih ukrepih, na primer med ostrimi

speljavani ali ostrimi zavirani. Toda prav na račun hidravtičnega vzmetenja in v celem spretne porazdelitve teže vozila je Citroën XM praktično nevtralen avtomobil, s čisto rahlim priokusom prednjega pogona in z veliko varnostne zaloge, ko gre za vozniška tveganja. Med drobne zamere gre šteti le njegovo rahlo smerno nestabilnost med ostrimi zavirani na ravni (na primer avtomobilski) cesti, pa še ta je opazna le pri zares velikih hitrostih.

Pri različici V6 je hidravtično vzmetenje prišteto k osnovni ceni avtomobila, pri šibkejših različicah pa je za to tehnično poslastico potrebno doplačati. Zasnova prem pa je vedno enaka: s pokončnimi vzmetnimi nogama za prednji kolesi, z vzdolžnimi vodili pod zadkom vozila ter s stabilizatorjema spredaj in zadaj.

Toda V6, črka in številka, sta na tem avtu predvsem zaradi motorja v njem. Citroën XM V6 je namreč po dveh okroglih desetletjih (ti sta minili od krsta takrat zelo ekskluzivnega modela SM, z Maseratijevim motorjem) spet prvi Citroën s šestvaljnikom v nosu. Motor ni tako zelo imeniten, kot je bil tedaj: zdaj je to tako imenovani »evropski« motor V-oblike, z vmesnim kotom 90 stopinj in z gibno prostornino, povečano na 2975 kubikov. Zasnovani so ga že v zgodnjih sedemdesetih letih, z željo po osmih valjih v dveh vrstah, pa z urednicami le šestimi, glede na možne investicijske okvire. Tako je ostal tudi 90 stopinjski kot med ventili, kar uglasnosti tega agregata ni ravno v prid.

Seveda bi se Citroënu XM bolj kultiviran motor lepše podal, ampak zdaj je, kar je. Ta V6 so opremili z Bendixovo elektronično za vbrizgavanje in vžig goriva, mu pritaknili uravnan izpušni katalizator in oznanili največjo moč 123 kW (170 KM) pri 5600 vrtljajih v minuti ter največji navor 235 Nm pri 4600 vrtljajih v minuti. To je seveda tudi povsem dovolj, da ostaja skoraj poldrugo tono težak avtomobil pri še dobrih in zdravih močeh. Oznaka na merilniku vrtljajev dovoljuje priganjanje do številke 6100, ampak v višjem delovnem območju so tresljaji in trušč v nasprotju z udobjem, ki so ga temu Citroënu zapisali v rojstni list. Je pa petstopenjski menjalnik z diferencialom vred preračunan tako, da zmore biti motorju v pomoč pri prožnosti.

Testni XM V6 je z zimsko kolesno obutvijo, z dvema oseba v avtu ter s polno posodo goriva (80 litrov) pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,7 s, do hitrosti 80 km na uro v 6,5 s, do hitrosti 100 km na uro v 9,4 s, do hitrosti 120 km na uro v 13,1 s, do hitrosti 140 km na uro v 18,9 s, do hitrosti 160 km na uro v 24,5 s in do hitrosti 180 km na uro v 35,3 s. Z njim smo dosegli največjo hitrost 221 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med celotnim testom pa je znašala 14,8 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Pri tem hoče biti ta avtomobil višjega avtomobilskega razreda tiste vrste vozilo, ki navdušuje ne le s posamičnostmi, ampak tudi kot spretno zasnovana, skrbno uravnotežena in uspešno zlita celota. Citroën XM V6 je namreč zelo blizu tistega, za kar ga oznanja tovarna: grajen za jutri in silno uporaben že danes.

Njegova skoraj sanjska lega na cesti, njegove izredno učinkovite zavore, njegove celotne zmogljivosti ter udobje, skupaj s prestižnostnim občutkom, ki ga vzbuja pri vozniku in sopotnikih, so tej ugotovitvi močno v prid.

Zato ni dvoma: ta Citroën je predstavnik visoke avtomobilske kulture. Dosega jo z zunanostjo in z vsebino. Pa tudi s svojstvenostjo in Citroënovskim šarmom.

Da, to je to: charme à la Citroën! Zato je bila tudi ob njegovem krstu prav poštena gneča.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*