

Francozom je lepo. Slavimo dvestoletnico revolucije, stoletnico Chaplina in rojstvo Citroena XM. Revolucija in Chaplin sta že zdavnaj zgodovina, novi Citroen pa je drobce prihodnosti. Jutri je že spet postalo – danes.

Tako je Citroen CX, naslednik znamenite »žabe«, po petnajstih letih zapeljal v muzej. Sredi pravkar minulega maja oznanjeni XM ostaja v istem, torej v višjem avtomobilskem razredu. Ob boku audiju 100, fordru scorpionu, oplu omegi oziroma senatorju, fiatu croma, lancii themi, alfi 164, renaultu 25, volvu 740, saabu 9000, roverju 820/827, hondi legend, mazdi 929 ter predvsem mercedesu 200–300 in BMW serije »5«. Pa ravno ob njiju je glavni Citroenov šef Xavier Karcher (57) rekel: »Nocoemo delati klasičnega avtomobila po Beemvejevem ali Mercedesovem vzorcu!«

Klasični Citroen XM prav zares ni! Podobnost z manjšim BX je sicer opazna, a nič več kot to in tudi spomin na Citroenovsko-maseratjevski mešanec izpred mnogih let je vreden le zelo bistrovidnega in zelo kratkotrajnega preblistka. Citroen XM je kombi-limuzina, čeprav to zelo dobro skriva. Bertone, ki je ukrojil glavne karoserijske poteze, in tovarniški oblikovalci, ki so njegovo delo oplemenitili še s svojim okusom, so zadnji del bokov stopničasto in zelo očitno privzdignili ter vse skupaj stopničasto in zelo očitno privzdignili ter vse skupaj v ravni črti »potegnili« v odsekan zadek. A so v isti sapi streho podaljšali v položno in veliko zadnjo šipo, pa so tam zdaj zadnja vrata, namesto prtljažnega pokrova.

Močno svojstvena je karoserijska oblika v celoti: nos je vitek in zašiljen s pomočjo širokih, a nizkih žarometov; prednja šipa je velika in zelo položna; streha je skorajda ravna; in boka sta zaznamovana ne le s plastičnima letvama v višini obeh odbijačev, ampak tudi z lepimi utorom v višini kljuk na vseh štirih stranskih vratih. Bočnih šip je po pet na vsaki strani, kar znese s prednjo in zadnjo vred dvanajst, oziroma za 3,25 kvadratnega metra površine, a to še ni vse. Pritaknili so še eno šipo, pod zadnja vrata, oziroma tik za zadnje naslonjalo: tam varuje potnike pred truščom, prahom, mrazom in vetrom, kadar so zadnja vrata odprta. Ta šipa je dvizna, ni pa snemljiva. Tako je – ob uporabi kombijevskih lastnosti Citroena XM (ko je zadnje klopi mogoče delno ali povsem zložiti) – z njo nekaj malega dodatnega dela. Seveda: vsa stekla so rahlo zatemnjena in odporna proti pretiranemu sončenju notranjosti vozila.

Citroën XM

# BON JOUR, FUTUR!

Namesto CX: za danes in jutri



In notranjost je udobna, to ni kaj reči. Udobna so že vrata z velikimi koti odpiranja. Udobni sta tudi notranja dolžina (1,80 m) in notranja širina (1,52/1,50 m). In udobno zna biti počutje nasploh. Prednja sedeža sta sicer malce kratka, a v cellem dovolj prijemljiva ter električno vzdolžno ter po nagibu naslonjala nastavljiva. Zmerno radodaren je prostor na zadnji klopi, povsem po meri tega avtomobilskega razreda pa je tudi prtljažnik pod preklopljivo in v cellem snemljivo zadnjo polico. Z zlaganjem

zadnje klopi ga je mogoče povečati od osnovnih 455 na celotnih 1460 litrov.

Voznik se mora sprijazniti z visokim spodnjim robom zadnje šipe in z dovolj dobro vidljivostjo na vse druge strani. Pri tem sta v pomoč električno vodeni zunanji ogledali ter nizek nos vozila, da je pogled na cesto pred njim skoraj povsem neoviran.

Vse ostalo zanj je spet precej Citroenovsko, a kljub temu še lo-

gično in razumljivo: volanski obroč, nastavljiv vzdolžno in po višini ima samo eno prečko, ki je dovolj zajetna, da so na njej tudi poglavitna (vzporedna) stikala za radijski sprejemnik; merilniki so klasični in v pravnem sestavu (motorni vrtljaji, hitrost vozila, temperatura hladilne tekočine, količina goriva, količina motornega olja); toda čokati ročici ob volanskem drogu sta že zelo podobni nekdanjim »satelitom« iz iste avtomobilske hiše: zahtevata malce voznikovega poglabljanja, kar ima desna precej funkcij, leva pa je, tudi na račun stikala za troljlo, obremenjena do te mere, da so morali glavno stikalo luči namestiti pod njo. Nič bolje pregledna, a tudi teže dosegljiva so ostala stikala pod osnovno armaturno ploščo. Ta je – tako kot cel avto – nekajkrat obrobjena, pod eno od priložnostnih teras pa so namestili potovalni računalnik (na desni strani), ki streže s podatki o zunanji temperaturi, povprečni ter trenutni porabi goriva in povprečni hitrosti vozila. V levo stran so vtisnili tekstovno obveščevalno tablo (izbirati je moč med francoščino, angleščino, nemščino in italijanščino) za 24 obvestil o delovanju ali morebitnih napakah vozila.

Sedežni in volanski namestitvi ni mogoče očitati nič slabega. Tudi pedala, z oporo za levo nogo vred so ergonomično spretno nameščena. Toda prestavna ročica je pomaknjena preveč nazaj in zato preblizu voznikove desnice, ročna zavora pa ni ročna, ampak je pedal za levo nogo, s sprožilom v skrajnem levem kotu voznikovega delovnega prostora. Praznino med sedežema, kjer je pri normalnih avtih ročica za ročno zavoro, so izrabili za stikala, ki ukazujejo





šipam in ogledaloma ter (pri dražjih različicah) za kodirno številčnico, brez katere motorja ni mogoče vžgati. Zoper tatove so zasnovane tudi ključavnice v vratih, ki jih ni mogoče prevrtati, učeno izdelan pa je tudi vžigalni, sicer pa za v žep pripravno zložitveni ključ.

Jasno: zgornja oprijemališča varnostnih pasov so nastavljiva, sedeži so razkošno odeti v blago, pod v preproge, pri rokah pa je tudi veliko prostorčkov za popotne drobnarije. S pritiskom na gumb je moč izklopiti elektriko v zadnjem delu potniškega prostora in tako preprečiti nevarnost za otroke, ki bi se radi igrali s pomičnimi šipami ali z vžigalnikom.



Testni avtomobili so bili opremljeni s klimatskimi napravami, izdelanimi pri firmi Valeo, ki se urno odzivajo na notranje in zunanje temperature, jih je pa težko natančno usmerjati. Človeka zebe v noge, ne da bi mu bilo v celem dovolj hladno. Hladu smo si pa med preskusnimi vožnjami v okolici Avignona na francoskem jugu želeli, saj je sonce že povsem poletno žgalo.

Ker je klimatska naprava zmožna požreti tudi do desetine veliko zalogo motorne moči, jo je moč s pritiskom na gumb v trenutku izklopiti. Pri vožnji z največjo hi-

trostjo pomeni to dodatna dva ali tri kilometre na uro.

Citroenu XM so v tovarni namenili osem različic: s tremi različno bogatimi paketi opreme in s petimi motorji. Od teh so trije bencinski, dva pa dizelska. Razvrstili smo jih v tabelo s tehničnimi podatki, gre pa za že znane in zdaj vnovič dopolnjene agregate: dvolitrski bencinski štirivaljnik z uplinjačem (solex) ter startno avtomatiko, enako velik in enako zasnovan motor z elektronskim vbrizgavanjem goriva (bosch), bencinski šestvaljnik V-oblike z elektronskim vbrizgavanjem goriva in vžigom

(bendix) ter štirivaljna 2138-kubični dizel in 2088-kubični turbo-dizel (razlika v gibni prostornini gre na račun za milimeter manjše vrtilne pri slednjem), ki sta pravzaprav svetovni premieri; oba se namreč ponašata s po tremi ventili za vsak valj: z dvema sesalnima ter z enim izpušnim.

Bencinska štirivaljnika sta še vedno dovolj sodobno zasnovana: z lahko glavo ter z odmično gredjo



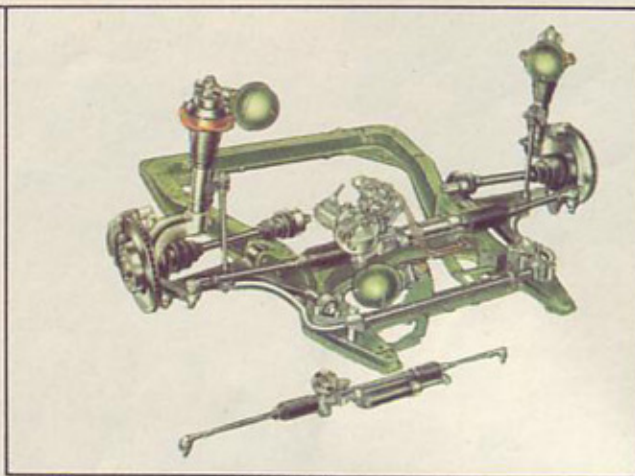


v njej, z ugodnima krivuljama navora in moči, s tranzistoriskim vžigom ter z že dokazano trpežnostjo ob nezahtevnem vzdrževanju. Šestvaljnik je znan kot »evropski motor, z glavama, s po eno odmično gredjo v glavi in z verigo zanj. Bendixova elektronika koordinira tudi vplive s sonde lambda, torej gre za »čist« motor, namenjen uporabi neosvinčenega bencina, hkrati pa premore tudi kodirno zaporo, zoper tatinska vžigajna motorja. In, ko smo ravno pri čistem okolju: tudi oba štirivaljnika znata biti zadovoljna z bencinom brez svinca, obenem pa ju bodo ponujali tudi v katalizatorskih različicah.

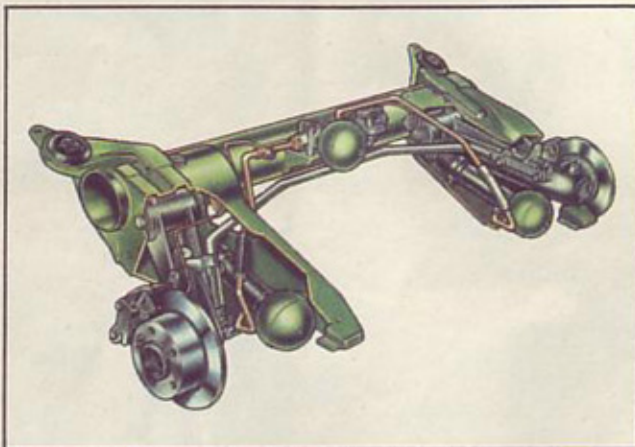
Lastnosti obeh dizlov so tele: posredno vbrizgavanje goriva, novi glavi (zaradi številnejših ventilov) in skrbna prilagojenost gibnih prostornin zahtevam po čim optimalnejšem polnjenju motorjev z zrakom. Tudi ta dva motorja imata lahki glavi ter odmični gredi z zobatima jermenoma v njih, več o njihju pa bomo zmogli pisati, ko ju bomo tudi preskusili. Kajti: med krstnimi voznjama so bili citroeni XM motorizirani le z dvolitrskim bencinskim motorjem, opremljenim z vbrizgavanjem goriva ter z bencinskim šestvaljnikom. Dizelski možnosti bosta nared jeseni, pa tudi najšibkejši bencinski agregat (2,0 litra, uplinjač), povezan z najskromnejšo opremo in brez spojlerja na zadku, pride na vrsto pozneje.

Med motorjema, ki smo ju preskusili, je natanko 40 KM razlike. Torej ni nikakršnega dvoma: citroen XM z motorjem V6 v nosu (motorji so ne glede na različico nameščeni prečno) je po tej plati prepričljivejši: živahnejši, hitrejši in prožnejši. Vendar sta oba motorja lahko tekoča, ubogljiva na ukaze s plina in skrbno uglešana s petstopenjskima menjalnikoma. Pospeški z mesta do hitrosti 100 km na uro se sučejo malce nad napovedanimi 10 in 8 sekundami, največji hitrosti (približno 205 in 220 km na uro) pa motorja obakrat dosežeta v še varnem območju delovanja. Ker sta tudi sicer uglajene sorte, povrh tega pa dobro zvočno izolirana, tudi med zahtevnejšo vožnjo v zgornjih delovnih območjih ne kvarita celotne elegance novega citroena.

Pri tem je ta avtomobil mogoče ne le ostro priganjati, ampak tudi v resnici zelo hitro voziti. Ne glede na zahtevnost vozišča pod njim. Citroen XM je namreč prvi serijski avtomobil z »aktivnim vzmetenjem«, po vzoru tistega, o katerem smo doslej slišali pri dirkalniških formule 1. Seveda so se citroenovci gledovali kar pri lastnem minulem delu, torej pri prototipu activa, predstavljenem na lanskem pariškem salonu avtomobilov. Že dolgo znano hidropnevmatsko vzmetenje, značilno za srednjevelike in večje citroene, so zdaj ople-



Prednja prema: s pomožnim okvirjem in vzmetnima nogama



Zadnja prema: prečna ojačitev in vzdolžni nihajki

menitili v sistem imenovan hidravtično vzmetenje. Gre za uresničeno željo po optimizaciji vzmetenja in njegovem prilagajanju tako rekoč vsakršnim zahtevam, ne glede na vozišče pod njim.

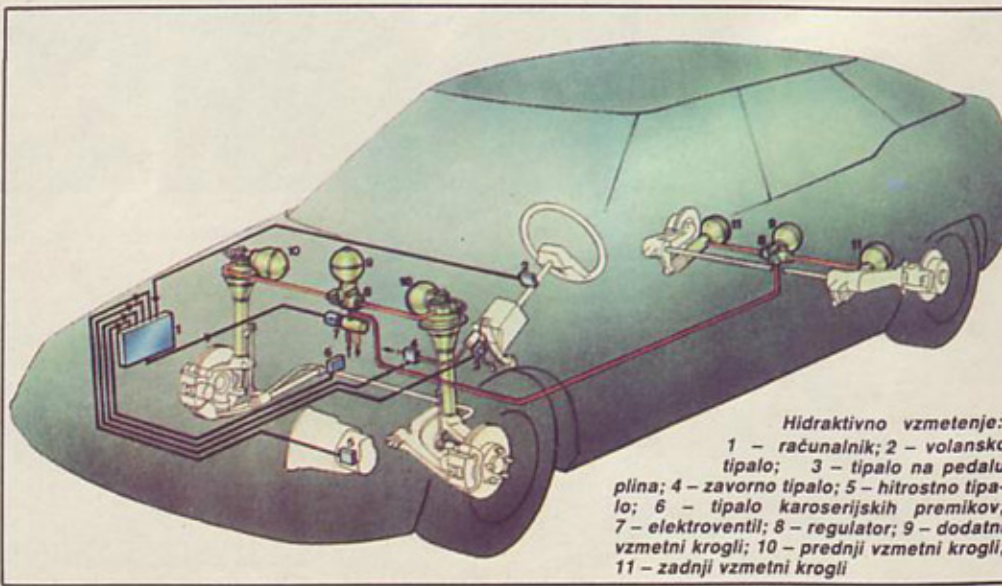
Vsako od obeh prem, ki jima že znana hidropnevmatika zagotavlja po dve vzmetni krogli ter po dva blažilnika, so obogatili s po še eno vzmetno kroglo ter s po dvema dodatnima blažilnima elemento-

ma. To je omogočilo možnost dvojnega delovanja: mehko vzmetenost, ki predstavlja v običajnih pogojih približno 85 odstotkov časa vožnje, ter trdo vzmetenost, kateri pripada preostalih 15 odstotkov voznega časa. Mehki naravnosti vzmetenja strežejo pri vsaki premi tri vzmetne kroge in štirje blažilniki, trdi pa samo dve krogli in dva blažilnika. V vozilo so namestili tudi pet tipal: za volanski kot in hitrost obračanja koles; za hitrost dodajanja in popuščanja na pedalu za plin; za tlak v zavornem sistemu; za karoserijske premike ter njihove hitrosti; in za hitrost vozila v celem. Vse skupaj je združeno v računalniški krog s spominom za idealne pogoje. Vsakršna odstopanja od teh pogojev sprožijo reakcijo v hidravtičnem vzmetenju, ti odzivi pa niso daljši od petih stotink sekunde. Še več: na sproti prevzemanja podatke je sistem zmožen »misliti vnaprej«. Torej se odziva praktično v istem trenutku kot se tudi v resnici pričakuje od njega.

Vozniku, ki s to samodejnostjo ni zadovoljen, še vedno preostane ročno sprožilo, v zvezi z njim pa druga od obeh možnosti, torej trša vzmetna naravnost.

Hidravtično vzmetenje je pri dražjih in zmogljivejših različicah pristoje k osnovni ceni, sicer pa je za njega potrebno doplačati. Ne glede na to, pa je oblika prednjih vzmeti povzeta v vzmetnih nogah, zadnja pa z vzdolžnimi vodili. Obe sta ojačani še s stabilizatorjema.

Doplačilni dodatek je tudi zavorni ABS (bendix), ob sicer štirih kolutnih in spredaj notranje hlajenih zavorah. Servoojačevalnik zanj je po citroenovsko učinkovit, hočem reči, da se odzove na že najmanjši pritisk na zavorni pedal in servoojačan (pri različici V6 odvisno od hitrosti vozila) je tudi vo-



Hidravtično vzmetenje:  
1 - računalnik; 2 - volansko tipalo; 3 - tipalo na pedalu za plina; 4 - zavorno tipalo; 5 - hitrostno tipalo; 6 - tipalo karoserijskih premikov; 7 - elektroventil; 8 - regulator; 9 - dodatni vzmetni krogli; 10 - prednji vzmetni krogli; 11 - zadnji vzmetni krogli

lan z zobato letvijo. Ta ojačitev se zdi celo preveč temeljita, saj je med hitrimi vijugami težko obdržati »stik« med rokama na volanskem obroču in voziščem pod kolesi. Z drugimi besedami: te Citroenovske lastnosti se je potrebno vsakič znova navaditi.

Ne glede na to pa velja: Citroën XM, v številni tudi njegovo kakovostno Michelinovo obutev, je visokozmogljivo vozilo. K največjim hitrostim prispeva še ugodna aerodinamika (glede na različice znaša Cw od 0,28 do 0,30), k njegovim visokim hitrostnim povprečjem na slabših in vijugastih cestah pa pravkar opisano aktivno vzmetenje. To je tudi porok zoper



## Tehnični podatki

CITROËN XM	2 l uplinjač	2 l (vbrizgavanje)	V 6	2,1 l diesel	2,1 l diesel turbo
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	V 6	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni
vrtnina in gib (mm)	86,0x86,0	86,0x86,0	93,0x73,0	86,0x92,0	85,0x92,0
gibna prostornina (kubiki)	1998	1998	2975	2138	2088
kompresija	8,8:1	8,8:1	9,5:1	22,5:1	21,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	84/115 pri 5800	94/130 pri 5600	123/170 pri 5600	60/83 pri 4600	80/110 pri 4300
največji navor (Nm pri 1/min)	168 pri 2250	175 pri 4800	235 pri 4600	145 pri 2000	234 pri 2000
odmična gred (pogon)	1, v glavi (z. jermen)	1, v glavi (z. jermen)	2, v glavi (veriga)	1, v glavi (z. jermen)	1, v glavi (z. jermen)
Število ventilov za valj	2	2	2	3	3
polnjenje z gorivom, vžig	dvojni uplinjač, tranzistorski vžig	elektronsko vbrizg., tranzistorski vžig	elektronska vbrizg. in vžig	rotacijska visokotlačna črpalka	rotacijska visokotlačna črpalka, turbinski polnilnik
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	5
prednja prema	vzmetne noge, hidropnevmatsko oziroma hidroaktivno vzmetenje, stabilizator				
zadnja prema	vzdolžna vodila, hidropnevmatsko oziroma hidroaktivno vzmetenje, stabilizator				
zavore spredaj	kolutne (notranje hlajene), servo				
zavore zadaj	kolutne, servo				
volan	zobata letev, servo	zobata letev, servo	zobata letev, servo	zobata letev, servo	zobata letev, servo
gume	185/65 R15	195/60 R15	205/60 R15	185/65 R15	195/65 R15
teža praznega vozila (kg)	1280	1310	1420	1305	1380
dovoljena skupna teža (kg)	1760	1845	1910	1820	1910
medosna razdalja (m)	2,850	2,850	2,850	2,850	2,850
dolžina x širina x višina (m)	4,708x1,794x1,390				
prtljažnik (litri)	455/1020/1460				
posoda za gorivo (litri)	80	80	80	80	80
največja hitrost (km na uro)	193	205	222	176	192
pospešek 0-100 km na uro (s)	11,0	10,3	8,3	15,5	11,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/7,9/10,7	6,3/8,1/11,5	7,8/9,6/15,0	5,1/6,7/8,0	4,9/6,6/8,5
vrsta goriva	bencin super (neovs.)	bencin super (neovs.)	bencin super (neovs.)	plinsko olje	plinsko olje

pokimavanje, guganje in nagibanje karoserije, hkrati pa za stalno višino vozila od tal, ne glede na njegovo obtežbo (še vedno pa ostaja možnost prilagajanja zahtevnim preprekam, s pomočjo ročice v notranjosti).

Torej: voznik v Citroënu XM je lahko skorajda poljubno zahteven. Avtomobil je nevtralen do skrajnih hitrostnih mer, je s kolesi ves čas trdno pri tleh in se je nanj mogoče brez oklevanja zanesti. Opaznejšo težavo je – ne glede na to, kateri od obeh preskušanih motorjev ga je gnal – povzročal le med naglimi zaviranjem in avtomobilski cesti pri hitrostih nad 180 kilometrov na uro. Tedaj je zahteval popravke z volanom, da bi ostal v pravi smeri. Ampak odstopanja so bila majhna, vzrok zanje pa je najverjetneje prav v samodejnem spreminjanju vzmetne trdote. Drugega nič!

Temeljita kot cel avto je tudi tehnologija njegovega nastajanja: polovica celotne pločevine je vroče cinkana, tretjina je galvanizirana. Nos, oba odbijača, spojlerja in poklopec za gorivo so iz plastike. Plastične in odporne na udarce so tudi vse karoserijske obrobe, odbijača pa brez škode preneseta udarce s hitrostmi do 4,5 kilometra na uro.

S prototipnimi in predserijskimi Citroëni XM so tovarniški testniki prevozili šest in pol milijona kilometrov. Celotna investicija – s posodobitvijo tovarniških obratov ter njihovo kompjuterizacijo vred – pa je veljala sedem in pol milijard francoskih frankov.

• • •

Citroën XM je torej temeljit, domiselni, eleganten in moderen avtomobil. V primerjavi z revolucijo in Chaplinom je tu, pred nami, in se ga je mogoče dotakniti, sestri vanj in se odpeljati.

Zato Francozi pravijo: »Bon Jour, Futur!«

Dober dan, prihodnost! Tudi to je dokaz, da se svet vrti. In, da čas teče.

MARTIN ČESENJ