

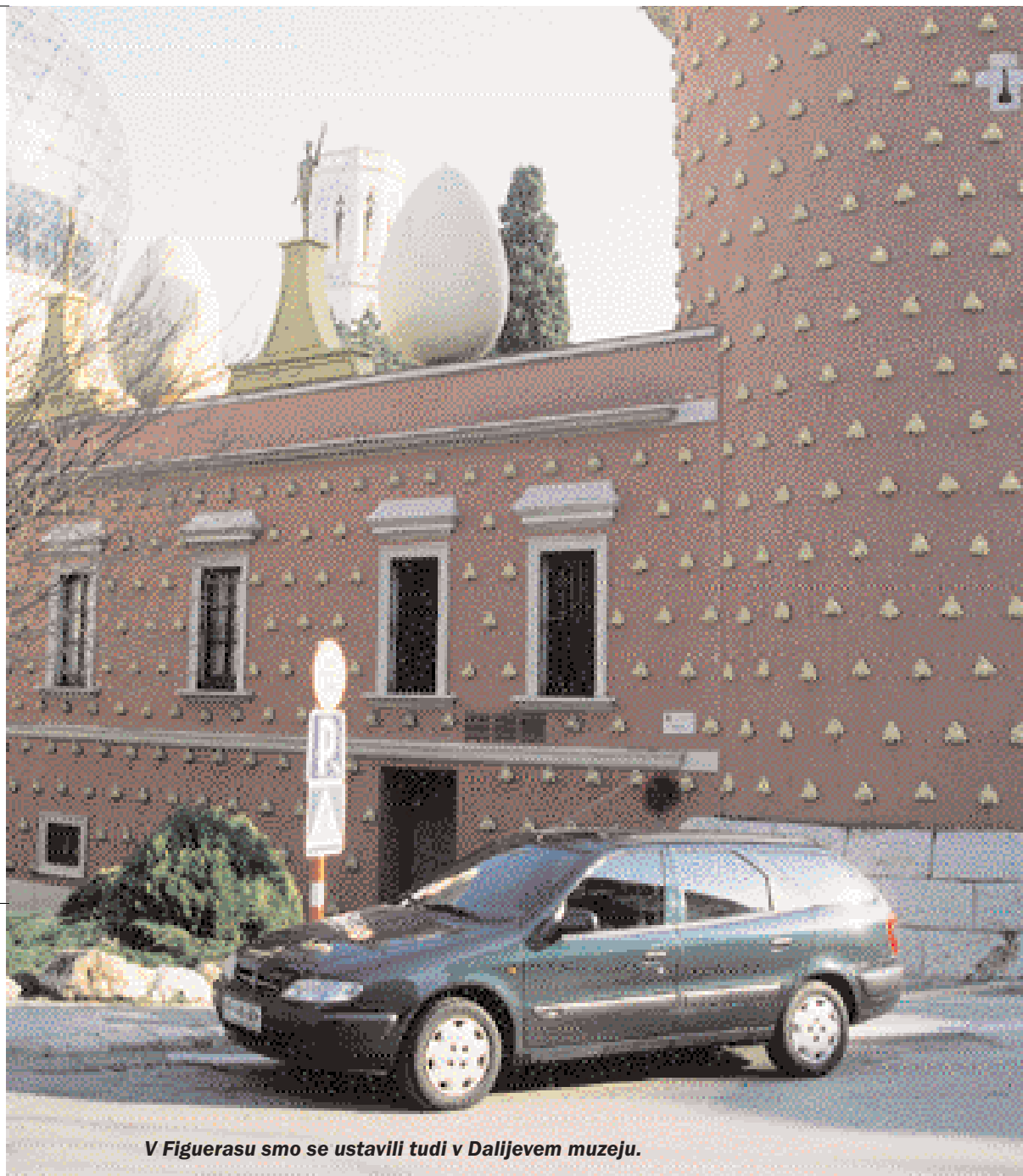
**SUPERTEST 100.000 KM - CITROËN XSARA 1.6i BREAK SX**

Dve leti in dobrih 100.000 kilometrov je od takrat, ko smo v naš vozni park sprejeli super-testno Xsaro Break z 1,6-litrskim motorjem. Nekateri so jo sprejeli z dvomi, drugi spet so bili povsem hladni, le navdušenega obraza ni bilo videti. A zdaj, ko je testa konec, nam nekaj v našem voznem parku manjka. Da, udobno prevozno sredstvo, s katerim smo si dve leti delili dobro in slabo.



***Nismo bili jezni***





V Figuerasu smo se ustavili tudi v Dalijevem muzeju.

Na začetku sicer ni najbolje kazalo, da bi se naše družnje lahko razvilo v znosno sobivanje (in uporabo). Le nekaj sto kilometrov je bila pri nas pred »daljnima« dvema letoma, kakih rosnih 2300 kilometrov je štela, ko smo že popravljali udarjeni sprednji blatnik. Spolzka cesta v hrvaški Istri in objestni nasproti vozeči voznik sta bila kriva, da smo jo morali peljati na servis. Mogoče je po svoje krivo tudi to, da ni imela sistema ABS, ki bi danes moral biti pravzaprav že serijska oprema v avtomobilu tega razreda.

Potem je bil nekaj časa mir, dokler ni udarila na plano tovarniško »prirojena« napaka, ki so jo pri Citroënu med tem seveda že zdavnaj odpravili. Kmalu po 20.000 prevoženih kilometrih je začel pošteno nagajati motor. Ugašal je pred rdečo lučjo na semaforju, včasih celo med počasno vožnjo skozi križišče, med testnimi vozniki pa se je začel oprijemati sloves nezanesljivega partnerja. Na servisu so namestili lovilnik oljnih par in spet je bilo vse v redu. Do trenutka, ko smo na tretjem servisu mojstrom omenili, da izpod motornega pokrova prihajajo zares nenavadni zvoki, ki so bolj podobni žvižganju turbinskega polnilnika. Zamenjati so morali napenjalo jermena, a potem kljub temu ni povsem umolknil.

Že od začetka našega družnja je bila glasna tudi črpalka servovolana. Najprej je večino voznikov begala, potem motila,

na koncu pa smo se je kar navedili.

Nekaj dela je imela moja malenkost tudi z odpiranjem in zapiranjem avtomobila. Sistem gumbov na ključu za daljinsko odklepanje mi je dal malce misliti, a dlje ko sem se prevažal z njo, bolje mi je šlo od rok.

Priznati pa moramo, da sem ter tja Xsara ni bila deležna najbolj nežnih rok, o čemer priča precej spraskana karoserija (nekaj prask smo pridelali sami, nekaj smo jih dobili kot darilo raznih objestnežev), precej spraskana sprednja šipa pa je bila le pika na i.

Nasprotno pa je notranjost dobro vzdržala uporabo, sedežne prevleke in stikala so stoično prenašali naše ukaze, le voznikov sedež se je proti koncu testa odločil, da bo sam določal, kako visoko bo nastavljen. Razrahljan mehanizem za dviganje in spuščanje sedeža je bil vzrok za to samovoljo, a ga je nekaj spretnih potez mehanika hitro prepričalo, kdo naj bi bil v Xsari glavni.

Poleti je še najbolj motila nenatančna in ne dovolj zmogljiva klimatska naprava. Malone ga ni bilo zaznamka v naši potni knjigi, da se ne bi kdo obregnil ob to. Ali te je zeblo ali pa ti je bilo vroče, nenatančen

gumb za uravnavanje in preslaboten ventilator sta silila potnika na sprednjih sedežih, da sta se med vožnjo stalno »igrala« s stikalom.

Zato pa je kar nekaj testnih voznikov pohvalilo Xsarin prtljažnik in njegovo uporabnost, še bolj jim je bila všeč Xsarina lična podoba. In sam dodajam še to, da je bil motor, razen seveda že omenjenih kolcanj zaradi lovilnika oljnih par in sonde za vsesani zrak, vedno kos svoji nalogi. Vsem težavam navkljub nihče nikoli ni obstal ob cesti ali na parkirišču. In navsezadnje, povprečna poraba 8,1 litra na 100 prevoženih kilometrov ni velika, posebej če upoštevamo, da smo se ogromno vozili po hitrih avtocestah in da je na stopalko za plin pritiskalo kar nekaj različno težkih desnih nog.

Motilo pa je, da smo morali neprestano menjati žarnice na Xsarinih svetilih, kar govori o čričku v električni napeljavi.

Poletne gume po vsej verjetnosti čez zadnjo zimo niso bile pravilno skladiščene, kot smo opazili med vožnjo, zato so postale ovalne in je bila vožnja temu primeroma neudobna. Zamenjati smo morali vse štiri gume, neprevidnost pri skladiščanju pa



Mont Blanc je premagala brez težav. Smučarji tudi.

nas je stala približno 48.000 tolarjev.

Istočasno je kar nekaj voznikov opazilo, da v potniško kabinu med vožnjo vdirajo izpušni plini, zato so na servisu morali zamenjati počen kolektor in nastavek za izpušno cev.

Xsara se je torej poslovila, in to s kar poštenim računom na servisu. Kot da bi nam hotela nekaj povedati! Mogoče je bila jezna na nas, mi na njo nismo bili, saj smo se z njo radi podajali na pot. Pa čeprav ni bila popolna. *Andraž Zupančič*

## Iz oči v oči



Tale Xsara me je vsakič sproti prijetno presenetila. Ko sem pograbil njene ključke v redakciji, sem najprej čutil nekakšno nelagodje. Nisem bil ravno navdušen nad tem, da se bom peljal z njo. Potem se je zadeva precej obrnila, ko sem jo vozil; navdušil je motor, navdušila je prostornost in navdušilo je lahko upravljanje. No, kako stikalo ni ravno na najprimernej-

šem mestu, kak kos materiala v notranjosti ni iz vrhnjega kakovostnega razreda. Je pa to večinoma vse, kar sem ji zameril, in vse spada v poglavje »se hitro navadiš«.

To se pravi: kilometri so minevali lahko in prijetno. Manjkala sta mi le izmenjevalnik zgoščenk in močnejši ojačevalnik. *Vinko Kernc*

Sto tisoč kolimetrov? A res? Že? Ja, pri toliko avtomobilih pa čas res hitro mine. Xsara se mi je vtisnila v spomin tako po do-

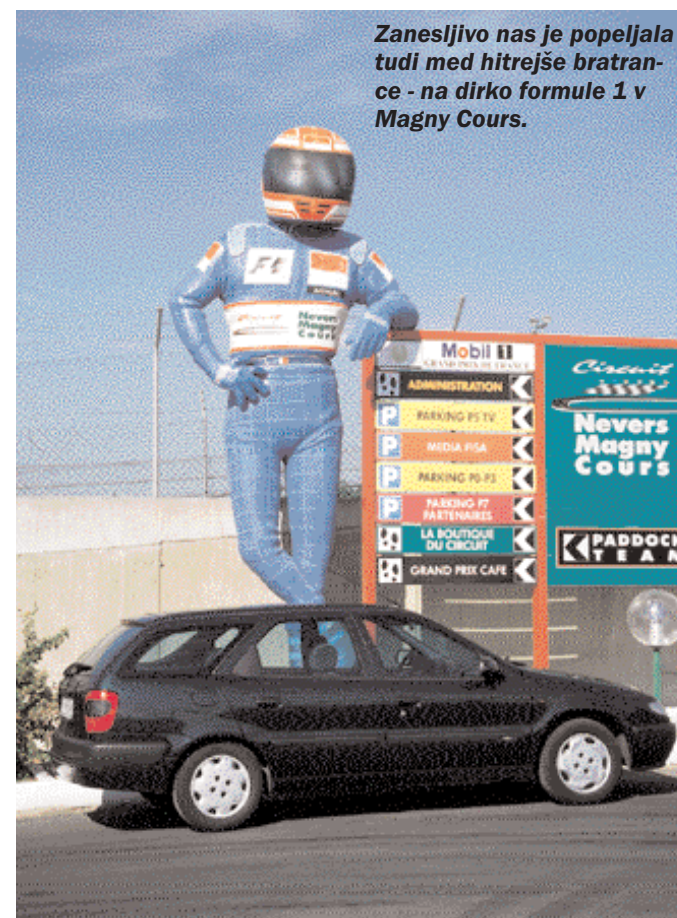


brih lastnostih kot po nekaterih slabih. Izredno živahen 1,6-litrski klasični bencinski motorček (brez sodobne tehnike šestnajstih ventilov) se je odlično obnesel. Z izjemo nekaj problemčkov z nekakšnimi senzorji in s cukanjem. Na servisu so ga malo predelali, pa je šlo. Všeč mi je bila notranjost, ergonomija (razen stikal za šipe). Prostornost mi je velikokrat prišla prav, razmajan sedež pa me je sprav-



ljal ob živce. A v celoti mi je bil avto čisto všeč. *Igor Pucihar*

Xsara bi lahko bila čisto simpatičen avtomobil, če le ne bi uravnavanje hlajenja ali gretja notranjosti preveč nagajalo, da bi počutje v avtu lahko označil za ugodno. Še huje pa je to, da na servisu napake v dveh letih niso znali popraviti. *Uroš Potočnik*



Zanesljivo nas je popeljala tudi med hitrejšje bratrance - na dirko formule 1 v Magny Cours.

## Komentarji iz supertestne knjižice:

S Xsarino posodo za bencin je nekaj narobe! Kadarkoli dobim avtomobil v roke, je popolnoma prazna! (IP)

Nisem vzdrževalec tega avtomobila, a zakaj nima vode za umivanje sprednje šipe? (op. malce kasneje) - Se popravljam. Nekdo je nalil vodo, ki je zmrznila. Fantje, zima je!! (VK)

Cel roj mravelj pod zadnjim sedežem! (PK)

Hladilna torba je čez noč izpraznila akumulator. Pa še radio se je zakodiral. (PK)

Mehanizem za dvig sedeža popolnoma razmajan. Šit! (IP)

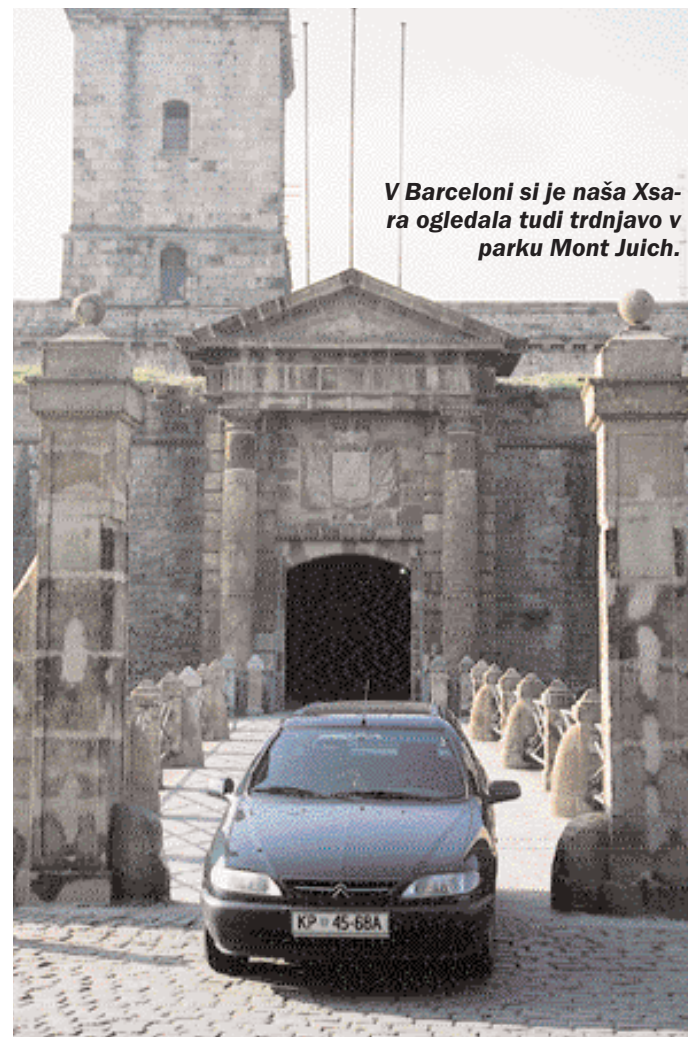
Če se karkoli zgodi z avtomobilom, za božjo voljo to napišite in povejte. Zakaj se moramo igrati detektive? (AZ)

Avtomobil se nenormalno rosi, seveda znotraj. (IP)

Tako spraskanega avtomobila že dolgo nisem videl. (AZ)

Ključka z daljinskim upravljanjem ključavnice se mora človek privaditi. (AZ)





V Barceloni si je naša Xsara ogledala tudi trdnjavo v parku Mont Juich.



Klima naprava ni bila učinkovita.



Napaka - dvilžni mehanizem voznikovega sedeža.



Da boste verjeli - več kot 100.000 km.



Pogosto smo menjavali žarnice.

## Kaj se je z modelom dogajalo doslej

Xsara so kot zamenjavo za ZX pri Citroënu predstavili septembra 1997, in sicer v petvrtni različici. Športnejša različica Coupe je prišla na trg januarja 1998, »naša« različica Break pa marca 1998. Motorna paleta je segla od 1,4, 1,6, 1,8 do 2,0 litra delovne prostornine pri bencinskih in 1,9D in 19 TD pri dizelskih motorjih. Oktobra 1999 je prišla nova generacija dizelskih motorjev s skupnim vodom HDi, vmes pa Xsara ni doživela kakšnih bistvenih sprememb. Prenova je predvidena za oktober 2000. Na podaljšani Xsarini platformi so lani predstavili še enoprostorsko različico Picasso.

## STROŠKI VZDRŽEVANJA

Redni servis	Kilometri	Opis dela	Cena (SIT)
1. Izredni servis	2.298 km	popravilo blatnika zaradi prometne nesreče (odbijač, smernik, platišče, guma, sprednja desna roka, drobni material, kleparska in ličarska dela ...)	312.023,30 SIT
2. Prvi redni servis	19.243 km	olje, filter, hladilna tekočina, drobni material	18.234,70 SIT
3. Drugi redni in izredni servis	29.374 km	filter klime in olja, kontrola zavornih ploščic, drobni material (izredni servis: lovilnik oljnih par v motorju - reklamacija)	16.509,60 SIT
4. Tretji redni servis	42.424 km	olje, sponke, napenjalo ploščatega jermena v motorju	22.278,60 SIT
5. Četrti redni servis	60.750 km	zamenjava brisalnikov, sonda pritiska vsesanega zraka (reklamacija), filtri, svečke, olje, žarnica, ena zavorna ploščica	52.645,21 SIT
6. Peti redni servis	75.798 km	filtri, žarnica, olje, tesnilo, tekočina, pritrditev vijakov dvilžnega voznikovega sedeža	26.798,63 SIT
7. Izredni servis	81.043 km	popravilo odbijača	46.708,35 SIT
8. Šesti redni in izredni servis	90.448 km	filtri, olje, tekočine, drobni material (izredni servis: spona stabilizatorja, vzmet kolektorja, izpušna cev, 4 gume Michelin Energy MXT)	133.567,28 SIT

Skupaj stroški servisov: 628.766 SIT

## INDEKS NAPAK

Indeks napak: 11,5

Izpadi: 0

Indeks 11,5 izhaja iz: po 1,5 točke za lovilnik oljnih par, popravilo stabilizatorja, napenjalo jermena, sonde za vsesani zrak in cev za sondo. Po 1 točko pa za popravilo kolektorja izpušnih plinov, večkratne menjave različnih žarnic, popravila mehanizma za dvig sedeža in popravila cevi za dovod vode za umivanje sprednje šipe.

\*Indeks napak izračunamo tako, da okvare na avtomobilu pomnožimo s korekcijskimi faktorji: za motor, menjalnik, zavore in podvozje 1,5; za električni sistem, izpušni sistem in karoserijo 1; če avtomobil preneha delovati, je faktor 10.

## OSTALI STROŠKI

### DODATNA OPREMA

Kovinska barva:	58.000 SIT
Klimatska naprava:	99.999 SIT
Radio:	64.500 SIT
Mreža v prtljajniku:	55.000 SIT
Sedežni paket:	11.700 SIT

### STROŠKI GORIVA

Stanje števca:	100.791 km
Porabljeno gorivo:	8124,87 l
Znesek:	1.154.544 SIT
<b>Povprečna poraba:</b>	<b>8,1 l/100 km</b>
(cena bencina na dan 14. 8. 2000 ... 142,10 SIT/l)	

## avto magazin CITROËN XSARA 1.6i BREAK SX 65 kW (88 KM) • 13,1 s • 181 km/h • 8,1 l/100km • 3.077.600 SIT

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

<b>Pospeski</b>	<b>s</b>
0 - 60 km/h:	5,6
0 - 80 km/h:	8,6
0 - 100 km/h:	13,1
0 - 120 km/h:	19,5
0 - 140 km/h:	28,3
1000 m z mesta:	35,4

(148 km/h)

#### Prožnost

<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
1000 m od 40 km/h (IV.):	38,1
1000 m od 40 km/h (V.):	42,2
	(129 km/h)

**Največja hitrost** **181 km/h** (V. prestava)

#### Poraba goriva l/100km

najmanjše povprečje	6,2
največje povprečje	10,9
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>8,1</b>

#### Trušč v notranjosti

<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	59 59 58
100 km/h	68 66 65
150 km/h	72 71
Prosti tek	38

#### Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	58,3
80	77,7
100	96,0
120	114,0
140	134,4

#### Zavorna pot

od 150 km/h:	91,5
od 100 km/h:	48,1

#### Okoliščne meritve

T= 24 °C
p= 1018 mbar
rel. vl.= 60 %

#### Napake med testom

- glej tabelo na prejšnji strani

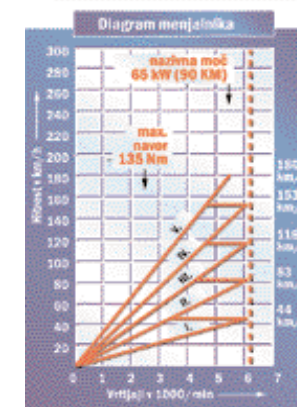
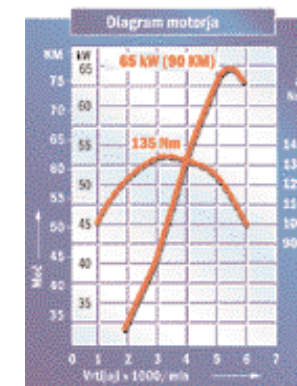
### GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

#### Garancija:

1 leto splošne, 5 let na prerjavenje

**Obvezno zavarovanje:** 73.731 SIT

**Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):** 97.000 SIT



### CENE

#### Testirani model

3.012.190 (Citroen Slovenija)

#### Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	2.692.000
Sedežni paket	7.570
Kovinska barva	68.070
Radijski sprejemnik s stikali na volanskem obroču	70.590
Klimatska naprava	141.190

#### Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	30.780
Prednja meglenka	8.431
Prednji odbijač	49.426
Prednja maska	9.862
Prednja šipa	41.677
Znak	739
Prednji blatnik	26.382
Zadnji odbijač	50.124
Zunanje ogledalo	18.468
Kolesni pokrov	4.925

### TEHNIČNI PODATKI

#### Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 78,5 × 82,0 mm - gibna prostornina 1587 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 65 kW (88 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,3 m/s - specifična moč 40,9 kW/l (55,4 KM/l) - največji navor 135 Nm pri 2600/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzgi in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 3,5 l - akumulator 12V, 250 A - alternator 70 A - uravnnavani katalizator

#### Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,420; II. 1,810; III. 1,280; IV. 0,980; V. 0,770; vzvratna 3,580 - prestava v diferencialu 4,290 - platišča 5,5J × 14 - gume 185/65 R 14 T (Michelin Energy MXT), kotalni obseg 1,74 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,6 km/h

#### Voz in obese:

kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vzmetne vzvojnje palice, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zasuka med skrajnima točkama

#### Mere:

**zunanje:** dolžina 4354 mm - širina 1698 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1423 mm - zadaj 1428 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 11,4 m

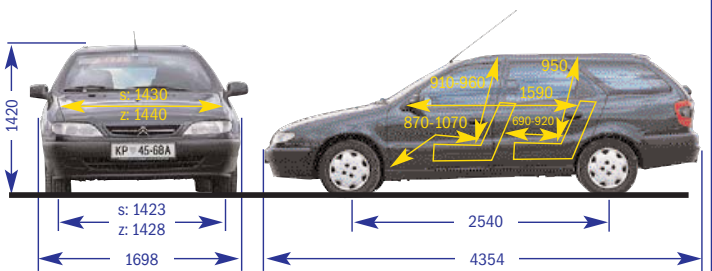
**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1590 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1440 mm - višina nad sedežem spredaj 910-960 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1070 mm, zadnja klopa 920-690 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 517-1512 l - posoda za gorivo 54 l

#### Mase:

prazno vozilo 1118 kg - dovoljena skupna masa 1650 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 575 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,5 s - poraba goriva (ECE) 11,1/6,3/8,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

### MERE



vse mere so v mm

### KONČNA OCENA

Citroën Xsara Break 1.6 je v dveh letih neprizanesljive uporabe pokazala nekaj šibkih točk, a jih je bilo mogoče hitro in brez večjih zapletov odpraviti. Čeprav so Citroëni nekoč sloveli kot samosvoji avtomobili, je Xsara dokaz, da znajo v tej tovarni izdelati tudi avtomobil za »širše ljudske množice«. Nekaj napak na motorju so med tem že tovarniško odpravili, vsem pomanjkljivostim navkljub pa smo s Xsaro udobno in zanesljivo potovali na različne konce Evrope. In tudi cena ni pretirana, tako da lahko ob tem dejstvu zamijimo na eno oko.

- nevpadljiva in lična oblika
- zmogljiv motor
- cena in oprema
- udobje med vožnjo
- veliko odlagalnih prostorov v notranjosti
- glasen servovolani
- neučinkovita klimatska naprava
- pregorevanje žarnic
- namestitve gumbov za pomik sprednjih stranskih šip
- rezervno kolo pod dnom vozila