



# Zbujanje pozornosti

Prevozili smo novih dvajset tisoč kilometrov in supertestna Xsara 1.6i SX Break nas je pridno prevažala, čeprav se okrogla obletnica, torej 100.000 kilometrov, nezadržno bliža. Človek ne bi pomislil, da je tale Francozinja v naši družbi že skoraj dve leti, saj je medtem v uredništvu postala tako samoumevna, kot so stoli, mize in računalniki. Brez tega namreč ne gre.

Da pa ne bi le povsem pozabili nanjo, nas vsake toliko časa le opozori, da jo je treba peljati na servis, ji zamenjati gume in postoriti še kakšno stvar. Vendar pa se je od zadnjega poročila, ko so se nekateri testni vozniki razburjali nad neprijetnostmi z motorjem, zelo poboljšala, saj motorček zdaj prede kot kakšna izkušena mačka, poleg tega pa se je poraba bencina ostala na skoraj enaki ravni kot pred 20.000 kilometri. Torej bi lahko dejal, da je mehanikom uspelo ukrotiti vseh 90 motornih konjev. Še več, več ko ima motor za seboj kilometrov, za-

nesljuje deluje.

Tega pa ne morem trditi za nekatere naše testne voznike. Xsare se znajo lotiti tako mačehovsko, kot si tega res ne zasluži. Razumem, da koga zmoti še vedno močno rošenje šip v deževnih dneh, pa slabo delujoče prezračevanje notranjosti, s klimatsko napravo vred (ali je vroče ali pa te zebe), toda to še ni razlog, da je treba Xsaro učiti pridnosti s trdo roko. Eden od testnikov je namreč v zimskih dneh zelo grobo zapeljal čez zaleden kup snega in popolnoma odtrgal gumijasti spojlerček na spodnjem delu sprednjega odbijača, ob tem pa je počil še odbijač, izgu-

bil pa se je tudi pokrovček odprtine, v katero se sicer namesti meglenka. In smo se morali iti Sherlocke Holmese in dr. Watsona, drug za drugim smo ležli pod avtomobil, da smo le dojeli, kje se skriva napaka.

Xsaro smo se seveda pridno zapeljali na servis, popravilo pa sploh ni bilo poceni. Slabih 50 tisočakov nam daje vedeti, da ni najboljše stružiti dna avtomobila in razbijati od-



Sistem za nastavljanje voznikovega se-



Udobno vzmetenje nas navdušuje na daljših poteh. Volanska servo črpalka še vedno poje!

Xsara je bila tudi v Barceloni. Park Montjuic ji je bil kar všeč.



bijače.

Potem se je v naši testni knjigi prvič pojavila opazka, da je razmajan voznikov sedež. Natančneje, da je razmajan mehanizem za dviganje in spuščanje sedeža po višini. In ker je bila takrat Xsara nenehno na poti, resnično ni bilo časa, da bi skočili na servis. Zato smo se z njo vozili tako dolgo, dokler se ni vse skupaj popolnoma razmajalo in je sedež, ko je voznik izstopil iz avtomobila, sam skočil v najvišji položaj.

Nato smo opazili, da še vedno in kar naprej pregorevajo žarnice v sprednjih in tudi zadnjih lučeh. Kot kaže, z elektriko avtomobila nekaj ni povsem v redu, saj zdaj ne mine servis, da ne bi zamenjali vsaj ene žarnice.

Toda na take male nevšečnosti smo se medtem že navadili in ji vsega tega ne šteje mo v slabo. Kot se za damice pač spodobi -

## Stroški servisov

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| Prvi redni servis (18.120 km)   | 18.234,70 SIT |
| Drugi redni servis (29.374 km)  | 16.509,60 SIT |
| Tretji redni servis (42.424 km) |               |
| in zamenjava napenjala jermena  | 22.278,60 SIT |
| Četrti redni servis (60.750 km) |               |
| in dodatna dela                 | 52.645,21 SIT |
| Peti redni servis (75.798 km)   | 26.798,63 SIT |
| Dodatna dela (pri 81.043 km)    | 46.708,35 SIT |

## Dodatna dela po petem rednem servisu (popravilo sprednjega odbijača):

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Žarnica 12V H4              | 508,20 SIT  |
| Spojler sprednjega odbijača | 4727,70 SIT |
| Pokrovček odbijača          | 3546,60 SIT |
| PVC obloga                  | 4255,10 SIT |
| Delo popravila odbijača     | 1500 SIT    |
| Ličenje, 0,6 m <sup>2</sup> | 24.500 SIT  |
| Kleparska dela, 3 ure       | 4000 SIT    |

## Nekateri stroški petega rednega servisa:

|   |             |
|---|-------------|
| Mikro filter                              | 2776,20 SIT |
| Oljni filter                              | 839,33 SIT  |
| Tesnilo čepa                              | 347,80 SIT  |
| Žarnica 12V5W                             | 72 SIT      |
| Plastični pokrovček matice brisalnika     | 359,40 SIT  |
| Tesnilo                                   | 707,60 SIT  |
| Nosilec, 10 kosov                         | 1133 SIT    |
| Tesnilo 0349A6, 2 kosa                    | 572,22 SIT  |
| Motorno olje Total Quartz 7000, 3,5 litra | 2614,15 SIT |
| Olje menjalnika, 1 liter                  | 866,70 SIT  |
| Hladilna tekočina, 0,5 litra              | 231,46 SIT  |
| Delo, 3 ure                               | 12.000 SIT  |

## Stroški goriva

|   |                   |
|---|-------------------|
| Stanje števca   | 82.329 km         |
| Porabljeno gorivo   | 6692,4 litra      |
| (povprečna poraba 8,1 l/100km)  |                   |
| Stroški   | 888.750,72 SIT    |
| Količina goriva je pomnožena s ceno neosvinčenega bencina OŠ 95 v Sloveniji na dan 9. maja 2000 | (132,8 SIT/liter) |

## Tehnični podatki

**Motor:** Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - vrtna in gib 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 - največji navor 135 Nm pri 2600/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,5 l - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,420; II. 1,810; III. 1,280; IV. 0,980; V. 0,770; vzratna 3,580 - diferencial 4,290 - gume 185 / 65 R14 (Michelin Energy MXT)

**Voz in obesa:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator, zadaj kinematična prema, vzdolžna vodila, torzijske vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajenje), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4353 mm - širina 1698 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek 1423/1428 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 1590 mm - širina 1430/1440 mm - višina 910-960/950 mm - vzdolžnica 870-1070/920-690 mm - 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)

## NAŠE MERITVE

| Pospeski:              | Natančnost  | merilnika  |
|------------------------|-------------|------------|
| 0-60 km/h: 5,7 s       | hitrosti:   |            |
| 0-80 km/h: 8,8 s       | kazalec na: | resnično:  |
| 0-100 km/h: 13,0 s     | 60          | 58,2 km/h  |
| 0-120 km/h: 19,1 s     | 80          | 76,0 km/h  |
| 0-140 km/h: 28,2 s     | 100         | 97,2 km/h  |
| 1000 m z mesta: 34,9 s | 120         | 116,2 km/h |
|                        |             | (152 km/h) |

## Največja hitrost:

184 km/h (V. prestava)

## Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV): 38,0 s (142 km/h)

1000 m od 40 km/h (V): 43,1 s (125 km/h)

## Zavorna pot:

od 150 km/h: 90,2 m

od 100 km/h: 47,0 m

## Poraba goriva:

Testno povprečje 8,1 l/100km

Najmanjše povprečje 6,2 l/100km

| Trušč v notranjosti | (dB):       | Okoliščine meritev |
|---------------------|-------------|--------------------|
| Prestava:           | III. IV. V. | T = 19 °C          |
| 50 km/h             | 59 59 58    | p = 1023 mbar      |
| 100 km/h            | 68 65 64    | rel. vl. = 70 %    |
| 150 km/h            | 71 70       |                    |
| Prosti tek          | 38          |                    |

## KONČNA OCENA

Še vedno nas navdušuje udobje Xsarinega podvozja, vendar nas jezijo nerodne malenkosti. Sedež se je dvakrat sprostil v vodilih za višinsko nastavljanje, žarnice kar pregorevajo in tik pred oddajo teksta v tisk, smo slišali nezdrav zvok izpušne cevi. Motor zdaj deluje brez težav, pa tudi poraba goriva ni prevelika. Obnašanje na cesti je Xsarina dobra lastnost.

- udobje med vožnjo
- položaj za volanom in
- preglednost iz avtomobila
- upravljanje radia z volana
- poraba bencina
- glasen servovoln
- pregorevanje žarnic
- nespretni testni vozniki

**CENA: 2.719.699 SIT (Citroën Slovenija, Koper)**