

## KRATEK TEST - CITROËN XSARA VTS (136)



# Ni ego!



Egoizem je seveda raztegljiv pojem, njegova interpretacija pa je odvisna od posameznika. Xsara VTS, denimo, ki je Xsara Coupé z zmogljivim dvolitrskim strojem, z dvojimi vrati in s športno opremo, bi lahko bil egoističen avtomobil. Vsaj po definiciji.

**N**ajmočnejši razlog, da smo sedli v ta avtomobil, je povsem nov motor. Njegova zasnova je sicer povsem vsakdanja za tovrsten izdelek: ima dve odmični gredi v glavi, 16 ventilov, štiri valje in nič tehnično presretnega. Njegova največja moč je kar občutno manjša od prav tako dvolitrskega, a z drugimi merami vrtine in giba, s tem motorjem pa skušajo pri Citroënu približati razred GTI povprečno zahtevnemu vozniku.

Upoštevač moč in navor tega stroja, je ta zelo prijazen; je dovolj zmogljiv, da takšna Xsara zasluženosti sili v razred GTI, ima lepo razporejen navor, da pogosto poseganje po prestavni ročici ni potrebno, in je dovolj močan, da požene kupe skoraj do konca skale na merilniku hitrosti. Na naši

preizkušnji mu nismo prizanašali, pri tem pa smo našli nekaj zamer: pri priganjanju postane požrešen, v srednjih in višjih vrtljajih je nežlahtno glasen (tudi v kokpitu) in v najvišjih vrtljajih ne kaže prave volje do vrtenja. Je pa res, da je takšnemu dirkaško športnemu načinu vožnje bolj namenjen oni drugi dvolitrski motor s skoraj 170 konjskimi močmi. Razlika med njima je pri Xsarah VTS okrog 200 tisočakov, za ta denar pa lahko - če niste res zahteven voznik - nabere kar nekaj druge, morda pomembnejše opreme, kot je večja motorna moč.

**e vedno nad elastičnost - jo zadnje preme visi vprašanje smiselnosti.**

Če odštejemo zavore, ki dajejo tudi pri zahtevni vožnji vselej dober občutek zaviranja, in vzmetenje, ki je kljub povečani togosti še vedno zelo udobno, je preostala mehanika le povprečna. Še vedno nad elastičnostjo zadnje preme visi vprašanje smiselnosti. Da osvežimo: poltoga zadnja prema je elastično vpeta tako, da se v ovinku pod vplivom srednje sile ukloni, tako da mora voznik nekaj manj zaviti z volanom, kakor bi bilo sicer treba. V praksi se izkaže, da so reakcije zadnje preme takšne, da pri bolj športnem vstopu v ovinek avtomobil rahlo zaniha okrog navpične osi, zato pa je treba nekajkrat rahlo popraviti volan. Neprijetno, nenavadno, morda celo malce čudno, vsekakor pa bi dal roko v ogenj, da pri dirkaških različicah Xsare to elastičnost preprosto - odpravijo.

Nič športen ni niti menjalnik. Ne razumite narobe: je dovolj dober za normalno vožnjo, toda vsakdo, kdor si želi športno vožnjo popestriti s hitrim pretikanjem, bo malce razočaran.

Je pa tole tudi prva Xsara Coupé na našem testu, ki ima spremenjeno karoserijo - predvsem boste opazili večja žarometa drugačnega videza. Toda takšna Xsara je še vedno lep kompromis med trivratno kombilimuzino in kombikupejem. Izstopa zadnja zelo položna šipa (in z njo omejena vidljivost nazaj), športen videz dajeta velika merilnika na **Razlika med njima je pri Xsarah VTS okrog 200 tisočakov.**



**Motor: nov izdelek, prijazen do vozni-ka, hiter, prožen, toda požrešen**



**Merilniki: eden od bolj športnih delov Xsare VTS**



**Bočna linija: tipičen kupe**

### Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 x 88,0 mm - globna prostornina 1997 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 100 kW (138 KM) pri 6000/min - največji navor 190 Nm pri 4100/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovi vbržigi in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,3 l - uravnani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,450; II. 1,870; III. 1,280; IV. 0,950; V. 0,800; vzvratna 3,330 - diferencial 3,790 - gume 195/55 R 15 (Michelin Pilot SX)

**Voz in obese:** 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vzmetne vzvojne palice, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4188 mm - širina 1705 mm - višina 1405 mm - medosna razdalja 2540 mm - kolotek spredaj 1433 mm - zadaj 1442 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1598 mm - širina 1440/1320 mm - višina 910-960/820 mm - vzdolžnica 870-1080/580-730 mm - prtljažnik (normno) 408-1190 l - posoda za gorivo 54 l

**Mase:** prazno vozilo 1173 kg - dovoljena skupna masa 1693 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 615 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE) 11,4/5,6/7,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

#### NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h: 4,0 s	hitrosti:	
0-80 km/h: 6,1 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h: 8,9 s	60	57,8 km/h
0-120 km/h: 12,6 s	80	76,3 km/h
0-140 km/h: 16,6 s	100	97,9 km/h
1000 m z mesta: 30,1 s	120	116,4 km/h
	(171 km/h)	140
	140	134,6 km/h

**Največja hitrost:**  
210 km/h (V. prestava)

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV.): 36,2 s (153 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.): 38,3 s (145 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 150 km/h: 88,1 m  
od 100 km/h: 38,4 m

**Poraba goriva:**  
Testno povprečje 11,6 l/100 km  
Najmanjše povprečje 10,5 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritev
Prestava: III. IV. V. T = 15 °C	p = 1010 mbar
50 km/h 56 56 54	rel. vl. = 39 %
100 km/h 68 66 63	
150 km/h 72 70	
200 km/h 74 72	
Prosti tek 38	

**Napake med testom:** - odpovedala črpalka servovolana

#### KONČNA OCENA

Citroën Xsara VTS je s šibkejšim od obeh motorjev zmereno športen avtomobil, namenjen širšemu, manj zahtevnemu in manj vozniško podkovanemu krogu kupcev. Zaradi karoserijske zasnove in drobnih pozornosti v notranjosti je pogojno tudi družniško uporaben, sicer pa tudi zelo hiter avtomobil. Ni pa popoln.

- ✔ prijazen motor
- ✔ športni merilniki
- ✔ športni sedeži
- ✔ številni predali v notranjosti
- ✔ velik in pregleden zaslon na armaturni plošči
- ✔ nekaj dobrih ergonomskih rešitev
- ✘ nešporten menjalnik
- ✘ elastičnost zadnje preme
- ✘ nekaj slabih ergonomskih rešitev
- ✘ velik ključ
- ✘ pokrovček posode za gorivo le s ključem
- ✘ občutljivost za bočni veter

**CENA: 3.577.280 SIT (Citroën Slovenija)**