

Test:

CITROËN ZX AURA 1,9 D

Citroën je svoj model ZX predstavil pred dobrim letom in pol. Ker je ZX v skladu z zahtevami trga prostorsko nadaljevanje modela GS, konstrukcijsko in oblikovno pa izrazito moderno zasnovan, je potreboval tudi popolno motorno paletu. Tako je za letošnje leto motorna družina, ki poganja citroëne ZX, doživela dopolnitev, saj so jo obogatili tudi z 1,9-litrskim dizelskim motorjem.

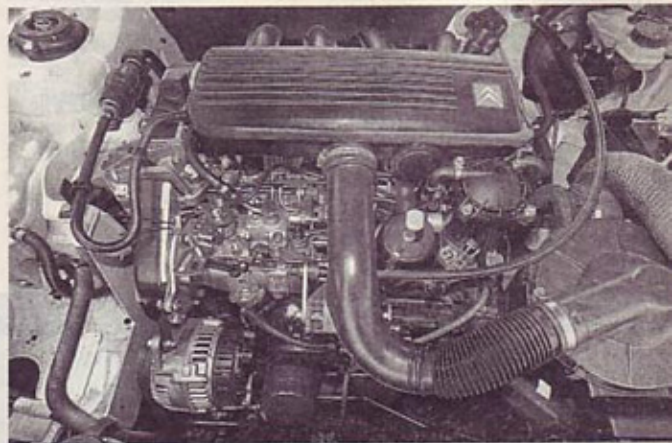
Citroënovci so torej končno zapolnili vrzel v motorni paleti in si s tem v dizelskem tržnem segmentu priskrbeli dokaj obsežen kos tržne pogače. Njihov 1,9-litrski dizelski motor, opremljen z elektronskim sistemom vbrizgavanja goriva, je vsekakor dober in zmogljiv, namenili pa so ga tudi za pogon večjega modela BX. Motor ima eno odmično gred v glavi in zobati jermen, opremljajo pa ga z elektronsko firme Bosch ali Lucas, ponekod pa tudi s katalizatorjem. Slednje ne velja za naš trg, kjer motor streže s »polno« močjo, in sicer znaša največji navor 123 Nm pri 2000 vrtljajih v minuti, največja moč pa ugodnih 52 kW/71 KM pri 4600 vrtljajih v minuti. Motor tekoče vžiga in se sprva glasno odziva na ukaze s pedala za plin, ko pa se ogreje, začne delovati precej tiše in postane manj moteč za tiste, ki so v potniški kabini. Voznik mora v tem avtomobilu upoštevati »dizelske vozne zakonitosti«, to pa pomeni, da se mora odpovedati

priganjanju motorja, varno prehitavanje je mogoče le z zaletom, ko motor doseže potrebne vrtljaje in moč, pri vožnji v klanec pa mora voznik strpno čakati, da se cesta zopet zravnava. Po drugi strani pa se ta ZX oddolži z zadovoljivo končno hitrostjo in potovalnimi povprečji, saj pri hitrejši vožnji motor pokaže svojo dokajšnjo zalogo moči, tudi na račun sprotno izračunanega petstopenjskega menjalnika, ki dovoljuje lenobnost pri pretikanju. Ta motor je namreč za dizelske okoliščine precej elastičen, oživi in tekoče vleče že pri 2000 vrtljajih v minuti, »sapo« pa začne izgubljati nekje pri 4500 vrtljajih v minuti, ko postane tudi pretirano glasen. Sicer pa je namenjen potovanjem brez pretiranega priganjanja in varčevanju pri denarju za gorivo.

Testni avtomobil je nosil oznako aura, kar pomeni na zunaj povsem običajen ZX z napisom 1,9 D spredaj na bokih, znotraj pa obilico drobnih stvari, ki omogočajo večje udobje vozniku in potnikom v njem. ZX aura namreč



DOPOLI



Motor: moderen, kultiviran in varčen.



kov sedež ponuja možnost nastavitve naslonjala v lumbalnem delu hrbtenice. Ob tem sta tudi varnostna pasova nastavljiva po višini. Pripravna za oprijem in premikanje je tudi kratka prestavna ročica, ki omogoča hitro in natančno pretikanje brez motečega zatikanja, voznik pa si ob tem vsaj nekajkrat na tihem zaželi isknejši motor v nosu avtomobila. Prtljažni prostor, ki je spretno skrit pred nepoklicanimi očmi s polico, je moč povečati na račun podrte zadnje klopi, pa tudi brez tega je dovolj velik za prevažanje prtljage ali vsakodnevnih drobnarij iz trgovine. Prtljažna vrata se pripravno odpirajo vse od odbijača navzgor, tako da je olajšano natovarjanje tovora; moti pa zožena odprtina, kar gre na račun nerodno nameščenih zadnjih luči, saj bi jih lahko namestili kar v prtljažna vrata.

Dovršena notranjost in obilica serijske opreme prične izgubljati svoj šarm ob najrazličnejših malenkostih, ki ta vtis kazijo. Tako se med vožnjo precej glasno sliši vrtenčenje zraka ob vratih, ki imajo nenatančno nameščena tesnila, tu in tam je opaziti površnost pri obdelavi plastičnih delov, največja zamera pa gre snovalcu namestitve rezervnega kolesa. Le-to je namreč nameščeno zadaj, pod vozilom, in izpostavljeno vsem vremenskim nepravilnostim, vključno z dežjem in blatom. Na testu sem imel priložnost menjati kolo in ob tem spoznati »domiselnost« francoskih snovalcev. Ko končno zamenjate kolesi, je treba v nasprotnem vrstnem redu ponoviti težavni postopek še s poškodovanim kolesom.

Naslednja stvar, ki ne navduši voznika, je pokrov za gorivo, ki se odpira s ključem. Osrednja ključavnica bi namreč lahko upravljala tudi vrata za dostop do rezervoarja za gorivo, tedaj pa bi zaklepanje s ključem odpadlo.

Zamera gre tudi na račun nezadostnega enojnega brisalnika prednjega stekla, ki že ob malce večjem naluvi in hitrosti vozila nezadovoljivo opravlja svojo nalogo. To pa prisili voznika, da vozi počasneje, kot si morda želi. Zadnji brisalnik je ob naluvi treba pustiti vklopljen, saj voda izpod zadnjih koles ves čas prši na zadnje steklo.

LNITEV

ne glede na motor sodi po opremljenosti tik pod vrh palete.

Voznika navduši po višini nastavljiv volanski obroč s servo-ojačevalnikom, ki je prijetno mehak za oprijem in dobro »leži« v rokah. Vsa stikala so pripravno nameščena, merilniki lepo oblikovani in pregledni. Pred sovoznikovim sedežem je predalnik za shranjevanje stvari, manjše odprtine so tudi v vratih in v sredinski konzoli, kjer so nameščena tudi stikala za ventilator, vžigalnik, pepelnik in pokrita odprtina za radijski sprejemnik. V ročajih prednjih vrat so tudi stikala za dviganje in spuščanje stekel, zadnja stekla pa je moč upravljati le ročno. Dober pregled nad dogajanjem za avtomobilom ponujata zunanji ogledali, desno je pri tem nastavljivo s pomočjo elektrike. Ob tem ima ta citröen ZX tudi osrednjo ključavnico z daljinskim vodenjem. Prednja sedeža sta naravnana na udobje, kar pomeni, da voznik in sopotnik tudi po večurni vožnji ne občutita utrujenosti. Žal nista nastavljiva po višini, pač pa vozni-



Prtljažnik: drobnarij ni moč pričvrstiti.

(nadaljevanje na str. 11)

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirifazni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtno in gib 83,0 x 88,0 mm – gibna prostornina 1905 ccm – kompresija 23:1 – največja moč 52 kW (71 KM) pri 4600/min – srednja hitrost bata pri največji moči 13,49 m/s – specifična moč 27,4 kW/liter (37,3 KM/liter) – največji navor 123 Nm pri 2000/min – ročična gred v 5 ležajih – 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) – po 2 ventila na valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch) – vodno hlajenje, 9,5 litra – motorno olje 4,8 litra – akumulator 12 V, 300 A – alternator 675 W

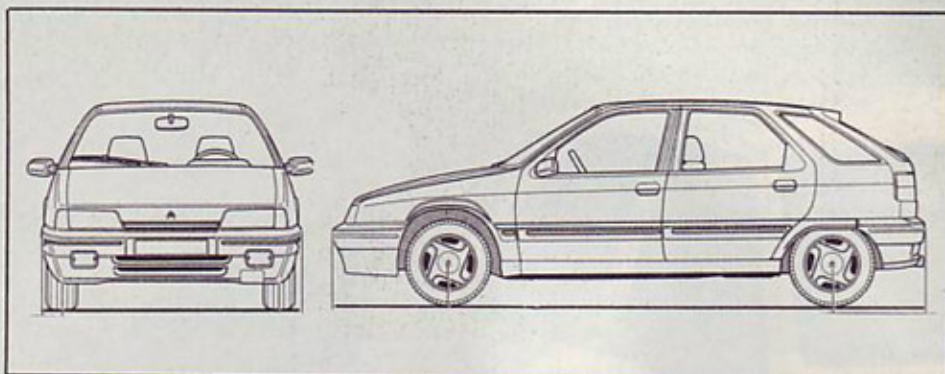
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,455; II. 1,850; III. 1,280; IV. 0,969; V. 0,757; vzratna 3,333; diferencial 3,680 – ploščica 5 J x 13 – gume 165/70 R 13 (michelin MX1), kotalni obseg 1,76 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 37,1 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,33 – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, prečne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, prestava 16,5:1, 2,85 zavrtiljaja od ene do druge skrajne ločke.

Mere, zunanje: dolžina 4071 mm – širina 1688 mm – višina 1399 mm – medosna razdalja 2540 mm – kolotek spredaj 1415 mm, zadaj 1405 mm – rojčni krog 10,5 m – **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1700 mm – širina (kolokolci) spredaj 1405 mm, zadaj 1400 mm – višina (nad sedežem) spredaj 910 mm, zadaj 970 mm – vzdolžnica prednji sedež 870–1075 mm, zadnja klopa 930–730 mm – premer volanskega obroča 365 mm – prtljažnik (normno) 343/1145 litrov – posoda za gorivo 56 litrov

Teže: prazno vozilo 1035 kg – dovoljena skupna teža 1560 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 490 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 167 km/h – pospešek 0–100 km/h 13,7 s – poraba goriva (ECE): 4,4/5,9/6,7 litra plinskega olja na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost
165 km/h (V. prestava)

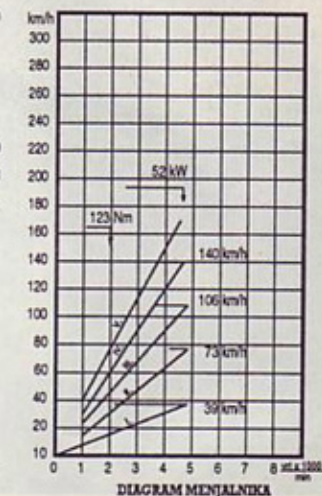
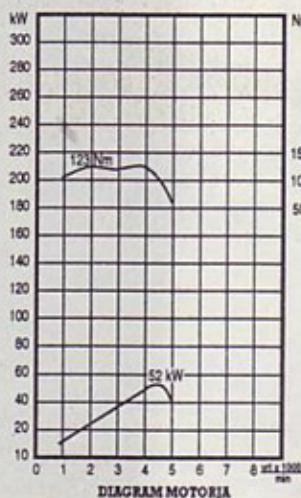
Pospeški
0 – 60 km/h 7,1 s
0 – 80 km/h 11,5 s
0 – 100 km/h 17,2 s
0 – 120 km/h 26,8 s
0 – 140 km/h 48,4 s
0 – 160 km/h 77,3 s
1000 m z mesta 36,8 s (135 km/h)

Prožnost
1000 m od 40 km/h (IV.) 44,7 s (130 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.) 52,4 s (119 km/h)

Zavorna pot
od 100 km/h 52,4 m

Natančnost merilnika hitrosti
kazalec 60 resnično 54,7 km/h
kazalec 100 resnično 96,7 km/h

Poraba goriva
testno povprečje 8,7 litra/100 km



Hvalimo

- oblika karoserije
- udobje
- podvozje in vodljivost
- varčen motor
- oprema

Grajamo

- namestitve rezervnega kolesa in dvigalke
- pokrov za gorivo (na ključ)
- brisalnik prednjega stekla
- nenatančnost končne obdelave

Cena 1.230.000 SIT + 20 odstotkov tolarskih dajatev
(Cimos-Citroën, Koper)

**BEBOP
OMNI**

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda



(nadaljevanje s str. 9)

Ob motorju v tem citroënu najbolj ugaja izredno dobra lega na račun že proslavljene pasivno vodene zadnje preme. Podvozje, v tem primeru gre spredaj za posamični obes, vzmetni nogi s trikotnimi prečnimi vodili in stabilizatorjem, zadaj pa za poltogo premo z vzdolžnimi vodili, prečnimi vzvojnimi vzmetmi, teleskopskima blažilnikoma in stabilizatorjem, povsem zadovolji tudi drznejše voznike, saj pasivno vodena zadnja prema omogoča lahkotno in natančno vodenje avtomobila skozi zavoje tudi pri večjih hitrostih. Ob tem je podvozje dovolj naravnano na udobje, da je vožnja v tem citroënu prijetna. Citroënovcem pa je s tem ponovno uspelo najti najboljše razmerje med udobjem in varnostjo, da lahko s ponosom ponujajo model ZX kot avtomobil, ki je narejen v skladu s sodobnimi zahtevami avtomobilov tega razreda, ob tem pa ponuja tudi nekaj nove ekstravagantnosti na račun zadnje preme.

Pri dizelski različici je vožnja še toliko bolj nezahtevna, saj zaradi motornih zmogljivosti voznik ne more pretiravati z vožnjo skozi zavoje, pri tem pa zasnova podvozja dopušča še veliko več, kar je moč izkoristiti v močnejše motoriziranih različicah.

Notranjost: bogata opremljenost že v serijski izvedbi.



Zadovoljijo tudi zavore, spredaj kolutne in zadaj bobnaste, ki povsem zadostijo potrebam tega avtomobila.

Vožnja s tem citroënom je torej več kot prijetna, ugodna je majhna poraba goriva in docela nezahtevno je vzdrževanje motorja, saj je treba le preverjati količino olj v motorju, menjalniku in zavorah, vse drugo pa je namenjeno le izkušenim serviserjem. Zato so vsi vijaki na motornih delih zaščiteni z barvo, s tem pa je izdelovalec želel zavarovati motor pred ne-

strokovnim poseganjem in različnimi »domaćimi mojstri«. Ob tem se kaže že tudi v tem avtomobilskem razredu želja proizvajalca zoper nestrokovne posege v motor, kar je bila v preteklosti domena avtomobilov višjega razreda.

Poraba goriva je bila na našem testu večja od običajne na račun priganjanja motorja, saj smo hoteli preskusiti tudi njegove največje zmogljivosti, če pa ste umirjen voznik in ta avtomobil vozite zmerno ter brez nepotrebnega priganjanja, poraba goriva ne presega sedem litrov plinskega olja na sto prevoženih kilometrov.

Tako, že težko pričakovana dopolnitev motorne palete je končno tu. Citroën ZX 1,9 D je zapolnil vrzel v ponudbi in popestril konkurenčnost med tovrstnimi avtomobili. V prid so mu prijeten videz in dizelski motor, nekaj izjemnosti, ki gre predvsem na račun zasnove zadnje preme, pa mu tudi ne škodi, saj je konec koncev Citroën.

*Tekst: Boris Sambolec
Foto: Srdan Živulović*