

Vozili smo: CITROËN ZX AVANTAGE

»Golfovski« razred je že od nekdaj še posebej močno privlačil avtomobilske tovarne, saj se tovrstni avtomobili najbolj množično prodajajo in tovarna si tu lahko zagotovi dobršen del zaslužka. Tudi Citroën pri tem ni izjema. Kupcem je ponudil povsem nov avtomobil, imenovan ZX, ki je zapolnil vrzel med modeloma AX in BX in hkrati okreplil konkurenčnost v tem razredu avtomobilov.

Citroën z novincem očitno ni želel preveč tvegati, saj si drugače ne moremo razlagati oblike, ki je nekakšna mešanica renaulta 19, forda escorta in Zastavine floride.

Bertone in citroënovci so naredili avtomobil, ki je oblikovan v skladu s trenutnimi modnimi tokovi v tem razredu, z všečnim in zaobljenim zadkom, klasično oblikovanim sprednjim delom, novost pa ponuja bočna linija s tretjim trapezoidnim oknom in nekoliko padajočo streho.

Tudi tehnično gledano ni novi ZX prav nič »citroënovski«, saj ponuja povsem konvencionalne rešitve, brez zapletenih naprav, in spretno zasnovano podvozje, ki resda ni hidropnevmatsko, saj bi bila njegova cena za ta avtomobilski razred nesprejemljiva, temveč z vzmetnima nogama in trikotnimi vodili ob prednjih kolesih ter s poltogo premo s prečnimi vodili na zadnjih kolesih. Vseeno pa je Citroën ob tem ponudil nekaj novega, s čimer je pred svojimi tekmeči. ZX ima namreč zadaj pasivno vodenje koles, kar pomeni da se zadnja kolesa zaradi geometričnega odzivanja na sredobežne sile obračajo – za največ 1,5 stopinje – v isto smer kot prednji pogonski kolesi. To so pri Citroënu dosegli povsem preprosto, s spretno vpetimi gumijastimi in jeklenimi elementi zadnje preme, s to kinematično samovodljivo zadnjo premo pa so se običutno izboljšale vozne lastnosti avtomobila. Voznik ima pri hitreje voženem zavojju obču-



DRUGA MOŽNOST

tek, da hoče avtomobil preveč v zavoj, in takrat je treba le še dodati plin in avto se odpelje skozi zavoj popolnoma nevtralnno. Seveda je treba prej prevoziti nekaj kilometrov, da se voznik navadi na to prijetno novost.

Testni avtomobil je nosil oznako avantage, to pa pomeni, da sodi v spodnji del motorne ponudbe, vendar je opremljen bolj kot osnovna različica, reflex. Naključnemu opazovalcu bo šele pogled v potniški prostor dal vedeti, da gre za model avantage, saj na boku nima oznake prostornine motorja, kar pomeni, da ima vstavljen 1,4-litrski motor s padotočnim uplinjačem, ki ima največjo moč 55 kW/75 KM pri 5.800 vrtljajih v minuti in največji navor 114 Nm pri 3.800 vrtljajih v minuti. Motor, ob petstopenjskem menjalniku, ki je dovolj spretno zračunan in mehak, povsem zadovoljji potrebe tega avtomobila, vendar za hitrejšo vožnjo potrebuje priganjanje v višje območje vrtljajev. V območju od 3.000 do 5.000 vrtljajev je motor živahen in dovolj prožen za tekočo vožnjo, pozneje pa postane glasen.

Na trenutke in ob polni obremenitvi se pokaže, da je motor prešibak in bi potreboval več moči. Takrat je potrebno sprotno pretikanje



v nižje prestave, če želi voznik ohraniti hitrostno povprečje. Zaradi šibkejšega motorja pa je pohvalna poraba goriva, saj ob zmerni vožnji ni pretirano potraten. Povsem drugače je ob zahtevnejši vožnji, ko je treba motor priganjati. Tako je na našem preizkusu znašala poraba kar 9,2 litra goriva na 100 kilometrov. Motorju lahko očitamo tudi to, da je topel zelo težko vžigal.

Avantage je sicer glede motorja v spodnjem delu ponudbe, kar pa ne velja za opremljenost, saj ima skoraj vse, kar ponekod sodi v doplačilni program. Potniki zlahka vstopajo skozi štiri bočna vrata

v notranjost avtomobila, s svojimi zunanji in notranji merami pa ZX povsem zadovoljji potrebe štirih odraslih ljudi. Prtljažni prostor je dovolj velik in se da s pomično zadnjo klopjo še povečati, vrata prtljažnega prostora pa se odpirajo do odbijača, kar olajša nakladanje prtljage. Prtljažni prostor skriva očem velika zadnja polica, na kateri je tudi zložljiva roleta za zaščito pred soncem. Rezervno kolo je obešeno pod zadek vozila, kar ne bo zbudilo odobravanja pri nežnejšem spolu, saj se je treba po rezervno kolo stegovati pod vozilo.

Pohvaliti je treba zaščito avtomobila, saj so vsi njegovi izpostav-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiristaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,0 x 77,0 mm – gibna prostornina 1360 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5800/min – največji navor 114 Nm pri 3800/min – ročična gred v 5 ležajih – admična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – padotočni vplinjač – tranzistorski vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 200 A

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik

(prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I,3,417; II,1,809; III,1,275; IV,0,975; V,0,767; vzvratna 3,584; diferencial 4,063 – platišča J x 13 – gume 165/70 R 13 (Michelin)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim akviram – 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 kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna za-

vora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – valan z zobato letvijo, prenos 22,0:1; 3,89 zovrtljajo od ene do druge skrajne ločke

Mere in teže: dolžina 4,071 m – širina 1,688 m – višina 1,399 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,414 m, zadaj 1,407 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 945 kg – dovoljena skupna teža 1490 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 470 kg – prtljažnik (normno) 343/926 litrov – posoda za gorivo 56 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 172 km na uro – pospešek 0-100 km na uro v 13,7 s – poraba goriva (ECE): 5,3/6,8/7,6 litra bencina super na 100 km.



Motor: padotočni vplinjač in 75 KM, nezah- teven pri vzdrževanju.

Sedeži: mehko obla- znjeni, voznikov je iz- datno nastavljev.

ljeni deli izdatno pocinkani ali galvanizirani, veliko elementov pa je sploh plastičnih, na primer zadnja vrata v celem.

Testni ZX avantage je bil grafitno sive barve, kar mu je ob zatemnjenih steklih dajalo nekoliko prestižnejši videz. Preseneča, da se pri Citroënu niso odločili, da bi bili vsi zunanji deli v barvi avtomobila, saj bi bil tako ZX še lepši. Tako pa so odbijali sivi, obrobe okoli oken in zunanji ogledali ter obrobe na boku pa črne barve.



Prtljažnik: dovolj velik ob zložljivi in deljivi zadnji klopi.

Notranjost: tu blestita ličnost in preglednost, združeni z udobjem.



V notranjosti prevladujeta črna barva na armaturni plošči in na vratih ter siva na sedežih in vratnih oblogah. Sedeži so mehko oblaženi, spredaj in zadaj z vzglavniki, voznikov sedež se da izdatno nastaviti, tako da je vožnja tudi po nekaj urah prijetna. Levo zunanje ogledalo je notranje ročno nastavljivo, desno je elektrificirano. Sprednji stekli na vratih se odpirata z elektriko, zadnji pa ročno. Posebej prijeten vtis daje lična armaturna plošča, ki ne zbuja vtisa cenenosti. Motilo nas je le to, da smo se pri vstopanju v avtomobil s kolenom zadevali v izboklini na robu armaturne plošče. Avantage ima tudi centralno ključavnico na infra rdeče daljinsko vodenje ter čeden volan z dvema prečkama, tudi nastavljev po višini. Stikalo za trobljo žal ni na volanu, temveč v levi ročici ob volanu. Pogled iz avtomobila je zadovoljiv, čeprav bi bili zunanji ogledali lahko večji, pa tudi pogled skozi zadnje steklo ne zadovolji povsem, saj je po višini preveč skopo odmerjen. Vsa stika-

la na armaturni plošči so vozniku pri roki, prostor za radijski sprejemnik je po vzoru modela XM skrit s pokrovom, na sredinski konzoli pa so še stikala za zračenje in gretje, pepelnik, lična prestavna ročica pa ovira lažji dostop do dveh odprtih, namenjenih odlaganju manjših stvari. ZX ima na armaturni plošči štiri odprtine za zračenje, ki ob štiristopenjskem ventilatorju učinkovito opravljajo svoje delo. V sredini armaturne plošče je tudi digitalna ura. V opremljenosti modela avantage sodijo še merilnik hitrosti z dnevnim števcem prevoženih kilometrov, merilnik vrtljajev, merilnik temperature motorja in merilnik goriva. Merilniki so dobro zasenčeni, ponoči pa motijo preveč osvetljena stikala, ki se svetijo skoraj enako močno, tudi ko niso vklopljena. Citroën je modelu ZX odmeril le en tristo-penjski sprednji brisalnik, ki pa ne zadošča že ob malo hujšem naliivu pri manjši hitrosti. Zadnje steklo

pa ob naliivu ostane čisto le nekaj trenutkov, potem pa je treba ponovno vklopiti zadnji brisalnik. Predal pred sovoznikovim sedežem je dovolj velik le za manjše stvari, vendar zadosti globok. Varnostni pasovi so štirje, prednja dva sta celo po višini nastavljiva. Notranjost ponuja potovalno udobje, ki ga moti le piš vetra in glasnost motorja ob priganjanju.

ZX avantage ima spredaj kolturne in zadaj bobnaste zavore, ki se ob športnejši vožnji dokaj hitro pregrejejo, drugače pa povsem zadovoljivo. Testni avto je bil obut v gume Michelin MXT velikosti 165/70 R13, s katerimi je imel avto dobro lego na cesti. Zaradi prednjega pogona je bilo potrebno običajno dodajanje volana, izkazalo pa se je, da je ZX avantage občutljiv za bočni veter pri večjih hitrostnih povprečjih.

Citroënu je torej znova uspelo. Naredili so všečen avtomobil, ki je po obliki malce preveč podoben

konkurentom, vendar vseeno ponuja nekaj novega. S količnikom zračnega upora $C_v=0,32$ ni ravno pri vrhu, vendar je še vstric s konkurenco. ZX avantage je torej prijeten avtomobil, ki z motorjem sicer ne blesti, vendar se vozniku oddolži z bogato opremo in s potovalnim udobjem ter z zadovoljivimi zmogljivostmi. Za svojo ceno je to kar lep avtomobil, namenjen kupcu, ki si želi zmernosti. To pa so pri Citroënu vedeli že takrat, ko so ga snovali.

Boris Sambolec
Foto: Srđan Živulović