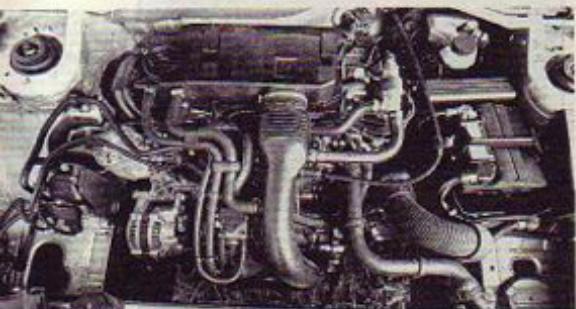


Kratek test

CITROËN ZX BREAK 1.8i AURA



Živahen motor v nosu



Nevsiljiva, a praktična armaturna plošča

TOKRAT Z NAHRBTNIKOM

Citroën ZX ni več rosno mlad avtomobil, v svojem razvoju je doživel že marsikatero različico, nekaj dirkaške slave, končno pa so ga pred letom dni pokazali (glede na trenutne tržne razmere) tudi v kombijevski različici, ki se ji pri Citroënu reče break.

Pri tem, še svežem ZX-u bo, predvsem gledano z boka avtomobila, morda koga nekoliko zmotila zgornja linija vozila. Ta je namreč nekoliko prekinjena zaradi zadnjih vrat, katerih zgornji rob se proti koncu prične spuščati in ob pogledu na ponovno popolnoma raven rob zadnje šipe se poraja občutek, da je zadnji del vozila dodan kot nahrbtnik. Vse skupaj pa delno poudari tudi precej ravna strešna letev za prtljažnik. Na ta način ima ta kombi, hote ali nehote oblikovno nekaj lastnega. Biti nekaj posebnega pa se tudi dobro ujema s Citroënovim imenom.

Zadek vozila je dokaj neopazen, klasičen za kombi, pozornost pa zbujajo ugodno nizko spuščena vrata prtljažnika,

kar pomeni manj dviganja pri natovarjanju. Prostora v prtljažniku je ob zloženi (po tretjini deljivi) zadnji klopi normno za 1580 kubičnih decimetrov. Pri pritrjevanju predmetov, ki imajo prostornine le za enega ali nekaj litrov, pa je dobrodošla mreža, ki je na dnu prtljažnika.

S paketom opreme aura pridobite električno vodenog desno vzvratno ogledalo, levo nastavljate ročno, seveda iz kabine, s (pre)kratko ročico. Volanski obroč z dvema, malo prenizko nameščenima prečkama je nastavljen po višini, voznikov sedež pa ne, prednji šipi pomikata elektromotorja, nekoliko se morate privaditi le svojevrstnemu položaju stikal za pomik, ki tudi zvečer nista razsvetljeni. Ključavnica je osrednja, radijski aparat je integriran v vozilo, tu pa se spisek opreme počasi konča.

Sedenje v avtomobilu je solidno, armaturna plošča je praktično oblikovana, z nekoliko neuporabno odlagalno polico pred sovoznikom, saj je preravnava in robovi ne dovoljujejo, da bi se med vožnjo na njej obdržal kak predmet ali cestinski listek. Osnovna merilnika, se pravi hitrosti in vrtljaje, sta dovolj velika in pregledna, tudi čez dan osvetljena, na sredini armaturne plošče pa je malo po daljn-





Soliden dostop do ugledno velikega prtljažnika



Citroënovska zgornja linija vozila



vzhodno nameščena digitalna ura. Stikala so ergonomsko nameščena, tudi tisto za varnostne utripalke, ki je glede na svojo lego dosegljivo še kateremu drugemu potniku v vozilu, ventilator ni prehrupen, prezračevanje pa je prav tako zadovoljivo. Prilagoditi se morate le še troblji v levi obvolanski ročici in zgorj enemu brisalniku prednje šipe, ki žal ni takšen kot tisti pri mercedesih.

Motor v nosu je bencinski 1,8-litrski agregat, ki zmore 76 kW (103 KM) pri 6000 vrtljajih, največji navor 156 Nm pa doseže pri 3000 vrtljajih v minutu. Že po nekaj kilometrih se priskupi vozniku predvsem zaradi svoje živahnosti in prožnosti, ki ju je največ v spodnjem in srednjem območju vrtljajev. Pri tem kaj hitro pozabite na nekaj trmgoglavljenja ob prvem speljevanju; ko se ogreje, pa deluje brez problemov. Hrup, ki ga zganja, ni pretiran, prav tako je ugodna tudi poraba goriva. Vtis o motorju je tako dober, da ga ne more zasenčiti nekoliko pretoga prestavnica ročica, k živahnemu stroju pa spadajo seveda tudi zanesljivo podvozje in dobre zavore. Tudi to dvoje premore ZX break.

Zahtevnemu vozniku bo volan (brez serva) včasih malo pretrd, vendar ko seštejete pri tem kombiju razloge za in proti in upoštevate dokaj široko uporabnost in ceno, kaj hitro ugotovite, da gre za dober avto.

ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: širivaljni - širitaljni - vrstni - gibna prostornina 1761 kubikov - kompresija 9,25:1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 6000/min - največji navor 153 Nm pri 3000/min - ročna gred v petih ležajih - ena odprtina gred v glavi (zoboti jermen) - dva ventila na vsak valj - elektronska vibrizgovanje goriva in vzgoj - vodno hlajenje 7,5 litra - uravnavanje katalizator

Prenos moći: motor sprejeti pogonja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavnica razmerja: I: 3,420; II: 1,850; III: 1,360; IV: 1,070; V: 0,870, vzvratna 3,330, diferencial 3,470 - gume 175/65 TR14 (Michelin MXT)

Voz in obese: 5 vrst, 5 sedežev - samonosna karoserija s prednjo oporo - sprejeti posamične obese, vijačne vzmeti, blažilniki, trikotna prečna vodila, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečne vzojne vzmeti, blažilniki - dvokrožne zavore, sprejeti kolutne, zadaj bobnaste, servo-volani z zobato letvijo

Mere, zunanje: dolžina 4260 mm - širina 1700 mm - višina 1450 mm - medna razdalja 2540 mm - kolotek sprejeti 1420 mm, zadaj 1415 mm - ročni krog 1,1 m - **notranje:** dolžina 1510 mm - širina 1440/1440 mm - višina 960/870 mm - vzdolžnica 890-1090/830-620 mm - prtljažnik (normalno) 490/1580 l - posoda za gorivo 54 l

Teže: prazno vozilo 1070 kg - dovoljena skupna teža 1590 kg - dovoljena teza prikolice z zavore 1000 kg, bez zavore 500 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,2 s - poraba goriva (ECE): 5,6/6,9/9,4 litra neosvinčenega super benzina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 186 km/h (V. preslava)

Pospeški:

0-60 km/h	5,4 s
0-80 km/h	8,4 s
0-100 km/h	12,1 s
0-120 km/h	18,7 s
0-140 km/h	27,7 s
1000 m z mesta	34,4 s (150 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,5 s (150 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,5 s (135 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h	45,6 m
-------------	--------

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	58,6 km/h
80	78,7 km/h
100	98,1 km/h
120	116,1 km/h
140	137,0 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje

9,2 l na 100 km

Hvalimo

- lega na cesti
- molome zmogljivosti
- prostornost
- zavore
- večnamenskost

Grajamo

- trd menjalnik
- le en prednji brisalnik
- troblja v obvolanski ročici
- neosvetljeni stikali za pomik prednjih šip

Končna ocena

V razumu kombijev je ZX break že vse svoj vlog. Ima vse dobre lastnosti, se pravi volk in dobro dostopen prtljažnik, zanesljiva motor in pokrovler nekoliko svojstvenega oblik. Torej je solidno razpolovčen avto (v svojem razredu seveda), ki mu je lečko kaj očak.