



Avantgarda, v tem primeru francoska in avtomobilska, ostaja pri kraticah: za AX, BX in XM ter nekdanjimi CX, SM, CV je na vrsti ZX. Z seveda ne pomeni

»zveza«, pa tudi nobene končne (abecedno gledano) simbolike ni v njem. Gre le za

Test: CITROËN ZX VOLCANE

V ARENI

blagozvočje – in za povsem nov citroën!

Z njim so iz Neuillyja – končno, po poldrugem desetletju – vnovič zapeljali v »golfovski« avtomobilski razred. Citroën ZX je torej antigolf in po vseh pravih ledih vedenja bi moral imeti

vsaj malo treme. Kajti novi golf pravkar nastaja.

Citroënovci zelo očitno ne marajo pravih imen: zapišejo jih kvečjemu v krstne liste, na avtomobile pa ne. Tako je ZX uradno na voljo v štirih različicah (po opremljenosti in motorjih gledano od spodaj navzgor: reflex, avantaže, aura in volcano), ampak prepoznati jih je moč le po motornih oznakah na bokih in različnosti številnih pritisklin. Na testnem avtu je pisalo: 1,9i. To pomeni, da smo preskusili ZX volcano:

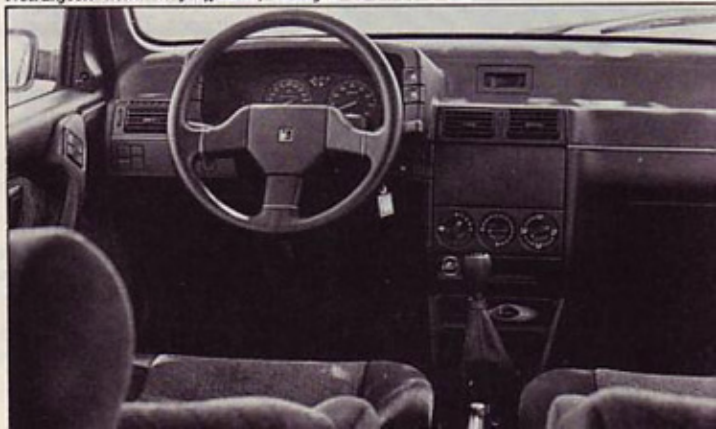


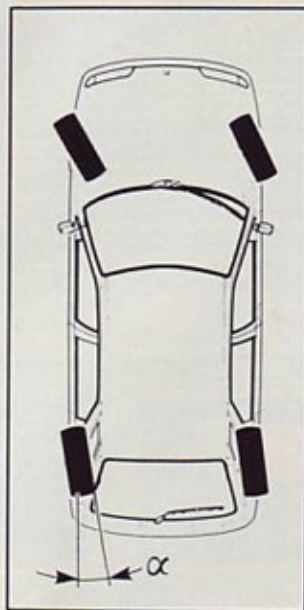
najzmojljivejšo in najbolj športno možnost izmed naštetih četverice.

Svoj vulkanski značaj je začel dokazovati z živo rdečo barvo. Živo rdeči so bili v tem primeru tudi odbijača, navzdol zavihnjena v izrazita spojlerja, in zunanji ogledali, motno črnino – kot dodatni dokaz športnosti – pa so naredili predvsem tankim bočnim obrobam, nosilcema obeh ogledal in spojlerju, s katerim je streha simpatično podaljšana nad zadnjo šipo. Prikrivanje ne bi

obrodilo uspeha: ZX je tudi kot volcane podoben renaultu 19 (ta je zdajle tudi njegov najizrazitejši tekmeč), Fordovemu escortu in kragujevski floridi. Bertonejevi in Citroënovi oblikovalci so – malce zaradi tekmecev, med katere so segli, malce zaradi denarnih poenostavitev pri razvoju vozila – zavrgli vsakršno tvegavanje. Zato je citroën ZX izmed vseh novejših citroënov še najmanj citroënovski: nos je bolj klasičen in tudi skladnejši kot pri AX, BX in XM, pogled s strani

Notranjost: lična in pregledna, komajda še citroënovska





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirilaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 83,0 x 88,0 mm – gibna prostornina 1905 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 96 kW (130 KM) pri 6000/min – največji navor 160 Nm pri 3250/min – ročica gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vzbujavanje goriva in vžig (bosch motronic MP3-1) – vodno hlajenje – akumulator 12V, 45 Ah – alternator 750 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enakolotna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I. 2,923; II. 1,850; III. 1,360; IV. 1,069; V. 0,865; vzvratna 3,333; diferencial 3,814 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/0 HR 14 (michelin)

Voz in osebe: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija, spredaj s pomožnim okvirom – prednji kolesi na posamičnih osehah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, prečne vzvojnje, vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator – dvo-krakne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, prestava 16,5:1, 2,8 zavrtilja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4.085 m – širina 1,707 m – višina 1,386 m – medosna razdalja 2,540 m – kolotek spredaj 1,422 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,7 m – teža praznega vozila 1055 kg – dovoljena skupna teža 1570 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 510 kg – prtljažnik (normno) 324/1146 litrov – posoda za gorivo 56 litrov.

Zmogljivosti (Itovarna): največja hitrost 205 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,5 s – poraba goriva [ECE]: 6,0/7,8/10,1 litra bencina super na 100 km

lepša tretje trapezoidno okno, o zadku pa so si takoj vsi edini, da je najlepši kos tega vozila; obel kot pri mazdi 323 F, resen kot pri golfu ter – gledano pod določenim kotom – enako kombijevo-limuzinski kot pri večjem BX.

Spojlerji in dovolj natančni karoserijski spoji so prispevali k ugodnemu količniku zračnega upora ($C_w=0,30$), kar med vožnjo pripomore k dobrim zmogljivostim, vsaj glede hitrosti in – teoretično – tudi glede porabe goriva. Štiri bočna vrata zagotavljajo limuzinsko odraslost, vrata na zadku pa nadaljujejo kombijevo tradicijo te francoske hiše. V zadku je volcane malce bolj skop kot različni avantage in aura: namesto da bi bila zadnja klop tudi v celem pomična, je le zložljiva, vendar se da prtljažnik s tem vseeno precej povečati. Ime volcane pomeni tudi širše gume na lahkih platiščih, pri čemer je rezervno kolo ožje in tako kot pri vseh ZX »obešeno« pod zadek vozila. Karoserijski deli so zaščiteni izpostavljenosti primerno: z dvostransko galvanizacijo, z dvostranskim elektrocinjanjem, ali pa so plastični – tako kot zadnja vrata v celoti.

Znotraj so s plastiko celo pretiravali. Na primer na stropu: ta je obdan s stiroporu podobno oblogo, ki je za takšen avto, še posebej v podobi volcane, odločno preценena. So pa vanjo vtisnili štiri luči: dve običajni in dve bralni, kar celoten vtis znatno zboljšuje. Nasploh je volcanova notranjost temeljito založena: z merilniki za temperaturo olja, hitrost vozila (plus dva števec), gorivo, motorne vrtljaje, oljni tlak (in hkrati količino olja v motorju) ter s termometrom hladilne tekočine; pa z digitalno uro, ki je na očeh tudi sopotnikom, ne le vozniku, pa s preprogami in trpežnim blagom na sedežih ter vratih in tako dalje. Prednja sedeža nista najboljše, sta pa dobra, še posebej voznikov, ki je nastavljen po dolgem in po višini (z vzvodom), pa tudi pri »odebitvitvi« naslonjala in širine njegovih bočnih opor. Zglavnika v avtu sta dva, varnostni pasovi (avtomatski in spredaj z nastavljivima zgornjima oprijemališčema) pa štirje. Vrata je mogoče odklepiti in zaklepiti (tudi) na daljavo. Šipam v prednjih vratih ukaže elektrika, električno pomično (s stikalom ob armaturni plošči) je tudi desno zunanje ogledalo; levo je treba nastavljati ročno in ta nastavev ni ravno natančna. Ker gre za volcane, sta volanski obroč (s tremi prečkami in z dobrim oprijemom) ter

prestavna ročica odeta v usnje, hkrati pa tako kot armaturna plošča rdeče obrobljena. Volanski obroč je po višini nastavljen, da ni težav s pravšnje telesno lego, tudi glede na odmerjenost pedalov in prestavne ročice ne. Je pa ta ročica za športno pretikanje premalo »hitra«, da bi bila v celem po merah želja, ki jih volcane glede tega ne skriva.

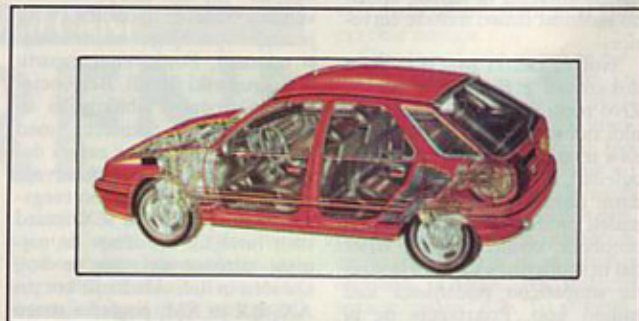
Športnosti na rob: če so v avtu največ štirje potniki, je volcane še dovolj udoben avtomobil, prištevši roletu zoper sonce skozi zadnjo šipo in odštevši prostor za glave potnikov na zadnji klopi, nad katero je streha prenizka. Ko pa gre za preglednost iz vozila, moram reči tole: pogled skozi zadnjo šipo je razmeroma skop (po višini), zunanji ogledali bi mogli biti večji, žarometa sta dovolj učinkovita, meglenki sta serijsko vgrajeni, prav tako sta serijska brisalnik in gretje zadnje šipe, toda en sam brisalnik prednje šipe je neodpušljiv greh; še dosti večji od (že spet!) stikala za trbloj v ročici ob volanu.

Gretje je bilo za sprotno vremenske okoliščine povsem ustrezno, zračenje (s štiristopenjskim ventilatorjem) pa zaradi stranskih rež, ki jih ni moč povsem zapreti, celo preveč odločno. Tako je splošno počutje kvaril le še trušč: ta se v volcanu širi izpod koles na slabših vozniščih in od motorja in njegove na koncu elipsasto obrobljene izpušne cevi.

Obema – motorju in cevi – je moč trušč dokaj hitro odpustiti. Vulkani bobnijo, s tem se morate sprijazniti. In ZX volcane se mora za večino svojih vulkanskih lastnosti zahvaliti prav temu, kar vozi v nosu. To je preskušeni izdelek združbe PSA, saj ga je moč srečati v peugeotih (na primer 205 in 309) in v citroenu BX z enakim motorjem. Poprek nameščen štirivaljni, izdelan v celem iz lahke kovine ima z zobatim jermenom gnano odmično gred v glavi, Boschev motronic za vzbujavanje goriva in vžig ter, za uporabo v volcanu, največjo moč 96 kW (130 KM) pri

6000 vrtljajih v minuti ter največji navor 160 Nm pri 3250 vrtljajih v minuti. Obstaja tudi čistejša različica tega motorja z uravnavanim katalizatorjem v izpušnem sistemu ter z malenkostno manjšo največjo močjo. Motor pripada v obeh primerih družini, ki so ji pri PSA nadeli interno oznako XU in se je doslej izkazala že z 2,6 milijona izdelanih in vgrajenih agregatov. V partnerstvu s petstopenjskim menjalnikom, ki ima praktično direktno četrtino in le zmerno podaljšano peto prestavo – oboje ob razmeroma kratki prestavi v diferencialu – je motorizacija ZX volcan obkrajn ugodna: glede prožnosti in živahnosti motorja. Krivulja navora se začne uporabno vzpenjati pri približno 2000 vrtljajih v minuti in ostane blizu viška do skoraj 5000 vrtljajev v minuti, to pa pomeni, da je sprotno pretikanja v nižje prestave lahko odvisna samo od voznikovega razpoloženja.

Jasno: med našimi meritvami, z dvema osebama in s polno posodo goriva, smo pretikali že v rdečem polju na merilniku, pri 6800 vrtljajih v minuti. To je pripomoglo k naslednjim pospevalnim časom: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,9 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,4 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,1 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 18,7 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 27,0 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 39,3 sekunde. Največjo hitrost 206 kilometrov na uro je testni avtomobil dosegel v peti prestavi, tik pred začetkom rdečega polja na merilniku motornih vrtljajev, povprečna poraba goriva pa približno tritisočkilometrskem testu pa je znašala 10,9 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Na tej poti smo dolili tudi pol litra motornega olja. To je normalno. Ni pa normalno segrevanje tega olja. Merilnik oljne temperature človeku v tem avtu nakažena živce. Takoj ko voznikova zahtevnost preraste hitrostna povprečja mestne vožnje, se ka-





zalec na merilniku povsem približa rdečemu (torej prepovedanemu) temperaturnemu območju, potem pa zlagoma zleze nanj. To lahko pomeni samo dvoje: da merilnik laže ali da je hlajenje motornega olja odločno preslabotno.

Seveda smo vse testne etape – bodisi na avtomobilskih bodisi na običajnih cestah – prevozili ostro in z visokimi hitrostnimi povprečji. Motor v ZX volcanu to omogoča. Njegovo podvozje prav tako, toda z nekaj malega predznanja o njem.

»Golfovski« razred denarno namreč ni dovolj prestižen, da bi si Citroën za vstop vanj zmogel omisliti vzmetno hidropnevmatiko, ki jo uporablja pri dražjih modelih. Zato so prednji kolesi oprli – povsem preprosto – na vzmetni nogi in prečna vodila, zadnji pa – še preprosteje – na prostorsko varčni prečni vzvojni vzmeti z vzdolžnima blažilnikoma ter vzdolžnimi vodili. Ampak tako zelo preprosta ta zadnja prema vseeno ni.

Pri Citroënu niso mogli iz lastne kože, pa so poskrbeli za očem skrito, a nadvse domiselno tehniško podrobnost. To je kinematično samovodljiva zadnja prema. Ne, ne gre za štirikolesni volan niti za zapletenost morebitne dodatne hidravlike. Gre le za spretno vpetost gumastih in jeklenih elementov preme in za geometrično odzivanje na sredobežne sile, ki delujejo na premo pri vožnji skozi ostre ovinke. Rezultat je vodoravno sukanje zadnjih koles – za največ 1,5 stopinje ter v isto smer, kot se sučeta prednji kolesi. Vsakršen dvom

odpade: takšno pasivno vodenje zadnjih koles občutno prispeva k večji stabilnosti vozila na vijugasti cesti. Toda šele potem, ko njegove prednosti spoznate in jih znate izkoristiti.

Citroën ZX je namreč že sam po sebi – kot volcane pa tudi zaradi prijetno neposrednega volana s servoojačevalno napravo – lahkotno vodljivo vozilo. Povsem brez težav ostaja v ravni smeri, zlahka kljubuje tudi ostrim zaviranjem (celo brez ABS, ki je sicer za doplačilo), med vijuganjem pa zahteva za prednji pogon običajno mero dodajanja volana. Takšna težnja se veča z zahtevnostjo ovinka oziroma s hitrostjo vozila na njem – potem pa, precej iznenada, reagira zadnja prema. Zasuk njenih koles sproži trzaj celotnega vozila, s katerim hoče avtomobil nenadoma preveč v ovinek. Kdor tega ni pričakoval, utegne storiti napako in s prestrašenim odvzemanjem volana dodatno zamotati zadevo. Kdor trik že pozna, bo dodal plin. Že po nekaj tako voženih ovinkih postane »samodejnost« zadnje preme le še prijetnost, s katero more biti vožnja hitrejša in zanesljivejša hkrati.

Citroënova avantgardnost je vnovič uspela.

Citroën je s citroënom ZX zapeljal naravnost v areno. Ta je natlačena s tekmeci nižjega srednjega avtomobilskega razreda. Boj zna biti hud. Zato so reflex, avantage, aura in celo športni volcane tu šele za začetek. Sledile bodo različice z varčnimi dizelskimi pa tudi s še zmogljivejšimi večventilskimi motorji. Sele potem bo »modna kolekcija« s pariškega roba popolna. Življenje v areni pa bo še bolj napeto.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*

Motor: preskušen, trpežen in s 130 KM

Prtljažnik: ravne stene, zložljiva, a nedeljiva klop

Roleta: senčno udobje, a slabša preglednost

Kinematika zadnje preme: kot a znaša največ 1,5 stopinje.

