

(mč) – Tolazba je silno preprosta: bolje pozno kot nikoli! Velja za citroënove in njihov novi model ZX oziroma za njegovo željo, da bi se – s precejšnjo zamudo – stlačil v »golfov avtomobilski razred«.

V njem pa ni le VW golf, so tudi opel kadett, fiat tipo, renault 19, ford escort ter yugo florida – in naj me vrag, če ni mogoče od vsakega vsaj droben oblikovalski delček najti tudi pri novem citroenu.

Zamuda citroëna ZX vseeno ni tako strašna: Evropa pokupi na leto štiri milijona takšnih družinskih kombilimuzin, torej bo tudi ta avtomobil zlahka našel svoj prostor pod soncem. Vanj ter v proizvodno opremo v Franciji in Španiji, kjer ga bodo izdelovali, so vložili okroglih šest milijard frankov; v stostransko tovarniško informacijo o vozilu pa več kot četrtino besedila o novi kakovosti.

Citroën ZX je seveda le po imenu enak dirkalniku, s katerim je Vatanen pred nekaj tedni prvi pripeljal iz Pariza v Dakar; novinec zaseda prostor med citroënama AX in BX, nekje vmes je tudi po svoji obliki, ki sta jo družno narisala Bertone in Citroën oblikovalski center, enako vztrajen pa je tudi s svojo kombi-limuzinsko zasnovo. ZX je malenkostno daljši od golfa, rahlo širši od kadetta, za dva lasa višji od escorta in ima enako medosno razdaljo kot tipo. To pomeni, da meri $4.071 \times 1.688 \times 1.399$ m, če gre za različice reflex, avantage in aura ter $4.085 \times 1.707 \times 1.386$ m, če je različici ime volcano.

Različice so torej štiri: osnovna je reflex, le malce bolje opremljena se imenuje avantage, obe pa poganjata enaka, 1360-kubična motorja z Boschevim posamičnim vbrizgavanjem goriva, z največjo močjo 55 kW (75 KM) pri 6200 vrtljajih v minuti, z največjim navorom 111 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti s pospeškom 0–100 km na uro v 13,7 sekunde, z največjo hitrostjo 172 km na uro ter z normno porabo goriva 5,3/6,8/7,6 litra na 100 kilometrov.

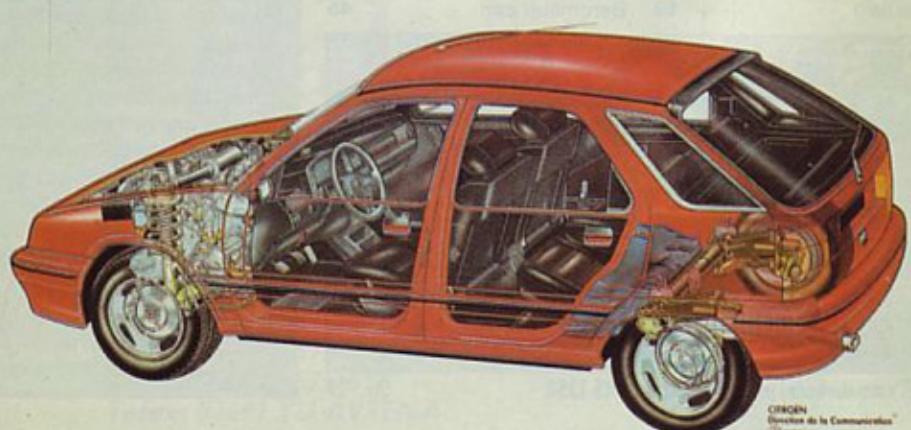
Aura je bogatejša za osrednjo ključavnico, elektrificirane šipe v vratih in obarvana stekla, poganja pa jo 1580-kubnični štirivaljnik s posamičnim vbrizgavanjem (magneti marelli) ter z naslednjimi številčnimi lastnostmi: 65 kW (89 KM) pri 6400/min, 132 Nm pri 3000/min, 0–100 km na uro v 13,5 s, največja hitrost 181 km na uro in normna poraba goriva 5,4/7,1/9,3 litra bencina na 100 km.

Najimenitnejši pa tudi najbolj



Nova vozila: CITROËN ZX

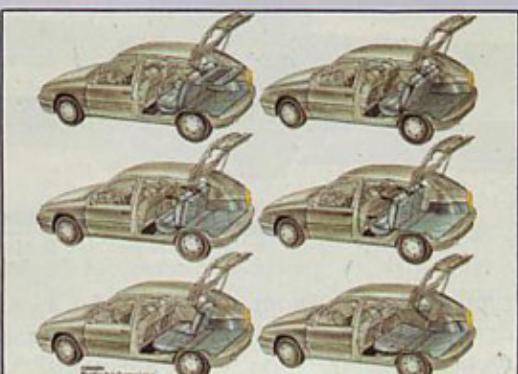
VMESNI ČLEN





Športen je ZX volcane. Ta ima v nosu 1905-kubični motor, opremljen z Boschevim motronicom M1, kar prispeva k 88 kW (122 KM) pri 6000/min in 153 Nm pri 3000/min, hkrati pa zagotavlja tovarniško obljudljiveni zmogljivosti 9,5 sekunde za pospešek 0–100 km na uro ter največjo hitrost 205 km na uro. Normna poraba goriva znaša pri tej različici 6,0/7,8/10,1 litra benzina na 100 km.

Vsem različicam ZX je skupna



naklonjenost udobju, dokajšnja mera avtomobilske običajnosti (brez dodatno zapletenih naprav) za voznika in dognano podvozje, ki resda ni hidropnevmatiko kot pri večjih citroënih (avtomobil bi bil s takšnim vzmetenjem predrag, pravijo v tovarni, ampak z vzmetnima nogama in trikotnimi vodili ob prednjih (pogonskih) kolesih ter s poltogo premo s prečnimi vzmetmi pod zadkom. Slednja na pogled ni nič posebnega, vsebuje pa novost med enako velikimi avtomobili: opremili so jo z »dodatno kinematiko«, ki omogoča pasivno vodenje zadnjih koles. To stabilizira vozilo na ovinkih in blaži nevarno zdravanje zadka.

Pripravna se zdi tudi zadnja klop novega ZX: z osemnajst-centimetrskim vzdolžnim pomikom in s tridesetstopinjskim nabitom naslonjala ne omogoča le sprotnega prilagajanja lege teles in kolenskega prostora zanje, ampak tudi povečevanje prtljažnika od 323 na 343 litrov. Seveda je klop tudi delno (asimetrično) ali v celoti zložljiva.

Zavore so spredaj vsakič kolutne in pri močnejših različicah posebej hlajene, zadaj pa bobnaste, z izjemo ZX volcane, ki ima tudi tam kolutne. Zavorni sistem ABS sodi k doplačilom, kolesne gume pa so naslednjih mer: pri različicah reflex in avantage 165/70 R 13, pri auri 175/65 R 14 in pri najzmogljivejšem volcane 185/60 R 14.

Novi Citroën antigolf bodo evropskemu občinstvu predstavili v letošnjih prvih marčevskih dneh, na ženevskem avtomobilskem salonu. Jugoslovanska predstavitev bo ob koncu istega meseca, na salonu v Beogradu. Skoraj hkrati bo stekla tudi predaja tega vozila v Franciji.

In po čem ga boste na cesti spoznali? Morebiti po rahlo prisekanem nosu; ali pa po tretjem bočnem oknu na vsaki strani; lahko tudi po zajetnih odbijajočih in njunih bočnih podaljških; ali pa – preprosto – po prijetni skladnosti, ki je povrh tudi ugodno aerodinamična ($C_w=0,30/0,33$); pa, seveda, po Citroëninem znaku, ki je tokrat – začuda – na sredini nosu.

Citroën ZX je vmesni člen. Ne le v hišni verigi, ki šteje zdaj štiri različne modele, ampak tudi med avtomobili, katerih temec je postal. Letošnji štirje milijoni evropskih kupcev imajo popolnoma novo priložnost: »Citroën collection« se ji reče po francosko!