



besedilo: Mitja Reven • foto: Saša Kapetanovič, Mitja Reven

► Znamka Ligier vam je verjetno poznana, a je iz čisto drugačnega 'filma', kot je ta zgodba. Včasih je bila Ligier francoska ekipa v formuli ena, ki je v devetdesetih letih prejšnjega stoletja poniknila in nato vstala z izdelavo različnih vozil za prosti čas in takšnih lahkih štirikolesnikov. Pravzaprav je eden izmed vodilnih proizvajalcev na tem področju.

Slovenski uvoznik domuje daleč iz Ljubljane, kjer je naše uredništvo, zato je bila pot iz Gorišnice (med Ptujem in Ormožem) do uredništva in po koncu testa v nasprotni smeri že pravcati projekt. Ligier X Too Max Titanium Sport (Max označuje, da gre za podaljšano različico, ki doseže skoraj tri metre, Titanium Sport pa stopnjo opreme) je namreč lahek štirikolesnik (registriran kot kolo z motorjem), precej podoben v AM 04/2007 testiranemu Aixamu, ima omejeno največjo hitrost na 45 kilometrov na uro, moč pollitrskega dvovaljnika pa je le štiri kilovate, kar ga po zakonu enači s kolesi z motorjem in pomeni, da ga lahko vozijo 14-letniki z vozniškim izpitom za moped. Avtomobilsko vozniško dovoljenje (kategorija B) ni potrebno. X Too Max Titanium Sport je edinstven primerek mobilnosti. Štiriktaktni dizel z vbrizgom po sistemu črpalka-šoba in z eno odmično

gredjo ter glavo iz aluminija ni nobena znanost, kar pa pravzaprav tudi ne rabi biti. Moč štirih kilovatov doseže pri 3.000/min, kjer je tudi meja vrtenja, vsega 15 Nm največjega navora pa že prej, pri 2.400/min. Že v mrzlem jesenskem jutru je predgretje motorja trajalo celo večnost (tudi več kot pol minute). Motor se ob zagonu oglasi z zvokom, ki spominja na star ribiški čoln, zato je najbolje, če bi radi obdržali dobre sosedске odnose, da ga vžigate ob čim bolj pozni uri ali pa takoj odpeljete z dvorišča. Ko pa motor steče, postane zvok znosnejši, a brez vibracij le ne bo šlo. Očitne so, ko avtomobil stoji. Vibrirajo volan, dno avta, sedež, skratka vse. Z neskončnostopenjskim menjalnikom ni dosti dela. Včasih je malce muhast, saj ko indikator javi, da je v položaju za vožnjo (naprej in nazaj), avtomobilček še kar noče speljati. Stopalke za sklopko ni, sta le zavora in plin. Vožnja je tako preprosta in ne zahteva poznavanja tehnike ter z njo povezanih postopkov. Treba je le upoštevati čas predgretja motorja in zadeva steče. Cukanja pri vožnji je manj kot pri omenjenem Aixamu – s tega stališča je Ligier udobnejši za vožnjo.

Ker motor ne poka od moči (zakon!), je bila poglavitna naloga inženirjev, ki so avtomobilček zasnovali, čim nižja masa.

Tako ta 2.985 milimetrov dolgi, 1.530 visoki in 1.465 milimetrov široki malček (mere so čisto spodobne) tehta vsega 396 kilogramov, njegova največja dovoljena masa pa znaša 671 kilogramov. 275 kilogramov nosilnosti je daleč pod zmoglostmi običajnih avtomobilov, a je številka zaradi podhranjenosti motorja povsem razumljiva. Ironično je, da ima podaljšani X Too tako velik prtljažnik, da bi vanj brez težav naložil ozimnico. Ali bi speljal, je pa že drugo vprašanje, saj ima Ligier težave že pri vožnji v strme klanca. In to le z voznikom v njem! Digitalni merilnik hitrosti lahko kljub do konca pohojeni stopalki za plin pokaže tudi pod 30 kilometrov na uro. Pri klanecu navzdol je zgodba drugačna: kljub omejitvi 45 km/h gre prek 60 km/h! Doseganja takšnih 'rekordov' ne priporočamo, saj je podvozje zelo mehko, izrazito nagibanje karoserije pa del folklore. Pri vožnji v ovinkih ali v križiščih povsem raven sedež ni v pomoč, zato je opiranje s koleno na armaturno ploščo in vrata običajen postopek. Zaradi čim manjše mase je karoserija plastična, na kovinski (aluminijasti) okvir pa je pritrjena zgolj zaradi estetskih in izolacijskih razlogov (ščiti pred vetrom, dežjem ...). Spoji so nenatančni, prostora med deli je tudi za debelino prsta. Zgodilo se nam je, da nas je na križišču neki voznik prijazno opozoril, da imamo odprt pokrov motorja. V resnici je bil zaprt, a je plastičen del motornega pokrova dal vtis, da ni povsem pritrjen. Težav z njim ni bilo. Volan je dokaj položen, spominja na nekdanje Renaultove. Ni servo, kar pomeni, da pri manevriranju na parkiriščih zahteva nekaj več moči, ker pa je avtomobil ozeek, je zelo okreten. Ozkost pride do izraza tudi na mestni ulicah, ozkih cestah (ni se treba umikati nasproti vozečim) in malih krožiščih, kjer je Ligier med najhitrejšimi. Težava se pojavi le, če je v avtomobilu poleg voznikove še kakšna druga (živa ali mrtva) masa, saj je treba spuščati plin, sicer 14-palčna (lita platišča!) kolesa drsajo v blatnike. Ker je avtomobilček občutljiv za bočni veter, že srečanja s tovornjakom zahtevajo nekaj popravkov z volanom.



Majhen kot uličica

Mu sploh lahko rečemo avtomobil? Za ceno več kot 13 tisoč evrov bi že lahko rekli, da je povsem avtomobilska, za zmogljivosti pa težko, saj jih doseže (in preseže) skoraj vsak moped.





pomerili (poglejte rezultate med tehničnimi podatki). Hidravlične zavore s kolut(k)i na vseh štirih kolesih ga ustavijo z največje hitrosti v dobrih sedmih metrih. Luči svetijo podpovprečno, čeprav je višina snopa (Citroënovih) žarometov nastavljiva. Ponoči smo zaradi varnosti vozili kar z dolgimi, ki za druge udeležence očitno niso moteče.

Videti je kot čisto pravi avtomobil. Je

športnega videza, ima dva kromana zaključka izpušne cevi (treseta se obe, kadí se le iz ene), zatemnjene šipe zadaj, ogrevani in na roke nastavljivi stranski ogledalci (športnega videza), prednji meglenki ter celo tipala za vzvratno parkiranje! Karoserija je zelo pregledna. Vrata prtljažnika se odpirajo z vzvodom, ki je vpnet v B-stebriček. Nakladalni rob je nizek, dno velikega prtljažnika pa ravno in dobro obdelano. Pregrade med sedežema in tovnim delom ni, zato pri zadrževanju tovora pomagajo zaščitne mreže. Usnjena (!) sedeža s tritočkovnima varnostnima pasovo-

“Lepo prosim, Ligier ni F1, tu gre za drugačno vrsto tehnologije in čisto druge dirke.”



Glede varnosti se avtomobil vrača za nekaj desetletij nazaj. Je brez ABS-a (odvečna teža?) in varnostnih blazin. Le dejstvo, da je prestal preizkusne trke, prirejene takim avtom, opogumlja, da greš z njim na odprto cesto. Če je megleno, rajši počakaš. Ko se pelješ s polnim plinom (45 km/h), vidiš marsikaj, česar sicer ne. Okolico, podrobnosti, prebereš tudi slabo čitljive grafite, veseli si vsakega gumba na avtoradiu in postaneš ekspert za motorne maske, ki jih je videti v ogrevani zadnji šipi. Spoznaš tudi sposobnosti slovenskih voznikov. Večina prehiteva zgledno, omahljivcev, ki si kljub nekajkrat



močnejši 'konjenici' pod motornim pokrovom ne upajo prehiteti 'nepremičnine', je kar nekaj, so pa tudi ekstremi, ki ne čakajo in prehitevajo v škarje. Najbolj strašljivi so v tem scenariju tovrnjaki! Brrr. Zaradi omejitve takšen Ligier X Too Max Titanium Sport ne sme na avtoceste in hitre ceste (pravilno!). Namenjen je vožnji po mestu, kjer zaradi svoje okretnosti in gneče na cestah po hitrosti potovanja v povprečju ne zaostaja za čisto praviimi avtomobili. Z nekaj iznajdljivosti ste lahko v mestu celo med najhitrejšimi. Na testu je dvosedežnik v povprečju popil štiri litre plinskega olja, kar niti ni tako majhna poraba, a upoštevati je treba, da smo večinoma vozili s popolnoma pohojeno stopalko plina. Posoda za gorivo s 17,5 litri zagotavlja dober domet. Pri točenju goriva je treba biti pozoren, saj gorivo zelo hitro butne iz posode. Zgolj kot zanimivost smo ga tudi

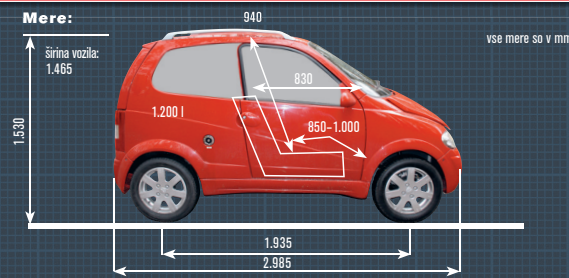


Tehnični podatki

I Ligier X Too Max Titanium Sport

CENA: (Aasaa s. p.)
X Too Max Pack: 11.260 EUR
Testno vozilo: 13.662 EUR

Moč: 4 kW (5,44 KM)
Pospšek: 11,4 s
Največja hitrost: 47 km/h
Povpr. poraba: 4,0 l/100 km



NAŠE MERITVE
 (T=15 °C / p=1.000 mbar / rel. vl.=52 % / Gume: 155/65/R14 (Kleber Viacser) / Stanje steca: 246 km)

Vozne lastnosti
Pospški s
 0-40 km/h: 11,4
 402 m z mesta: 36,0 (47 km/h)
 1.000 m z mesta: 81,9 (47 km/h)

Prožnost
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost 47 km/h
 (Izbirna ročica menjalnika v položaju D)

Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 3,9
 največje povprečje 4,1
 skupno testno povprečje 4,0

Trušč v notranjosti dB
 Prestava D. 45 km/h 68
 Prosti tek 58

Zavorna pot m
 od 40 km/h: 7,5

Napake med testom
 brez napak

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 2-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 505 cm³ - največja moč 4 kW (5,44 KM) pri 3.000/min - največji navor 15 Nm pri 2.400/min **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - brezstopenjski menjalnik - gume 155/65/R14 (Kleber Viacser). **Voz in obese:** kombikupe - 3 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijaki vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne - posoda za gorivo 17,5 l. **Mase:** prazno vozilo 396 kg - dovoljena skupna masa: 671 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 45 km/h - pospešek 0-40 km/h: ni podatka - poraba goriva (ECE): ni podatka.

UŽITEK V VOŽNJI:
 Bodimo realni. Če vam je užitek na zadnji šipi gledati masko tovarnjaka, si ga kupite za zabavo, sicer pa le za prevoz.



Hvalimo in grajamo

- ▲ zahteva izpit H-kategorije
- ▲ uporabnejši v primerjavi z mopedom
- ▲ udobje (v primerjavi z mopedom)
- ▲ velik prtljažnik
- ▲ preprosta uporaba
- ▼ dolgo predgreje motorja
- ▼ izdelava
- ▼ cena
- ▼ vonj v kabini



Navzgor



Navzdol

ma sta bolj zasilna - sta mehka, brez opor in imata neprimerno nameščen vzglavnik. Če nanj naslonite glavo, je videti, kot da bi si sončili podbradek. Armatura plošča je zgledno urejena. Vse je dosegljivo, odlagalnih mest je nekaj, digitalni prikazovalnik hitrosti je na sredini (tudi prikaz zunanje temperature, kilometrine, količine goriva ...), stranski šipi pomika elektrika, stikala za upravljanje s pohvalno učinkovitim gretjem in hlajenjem pa spominjajo na avtomobile iz osemdesetih oziroma devetdesetih let prejšnjega stoletja. Notranjost je tudi dobro izdelana, saj je obložena večina površin. Odklepa se kot velik

avtomobil, z daljincem. V notranjosti zmoti vonj goriva, po dobre pol ure vožnje se notranjost precej segreje, posebno spodnji del od prestavne ročice proti motorju. Tam topel obrok ostane topel! Zakaj takšen avtomobil? Če imate v žepu izpit B-kategorije, se boste zaradi visoke cene, slabšega udobja in varnosti ter slabih zmogljivosti verjetno obrnili. Ciljna publika so drugi 'kupci': mladina nad 14 let z izpitom za kolo z motorjem (zakaj bi se vozili po dežju?) in starejši, ki nimajo dovolj 'velike' voznike za vožnjo običajnega avta. Prednosti so nizki stroški vzdrževanja in registracije, pričakovana vzdržljivost (ni elektronike), majhnost in okretnost ter velik prtljažnik. ◀◀