



Takšne telovadbe si z vašim amijem najbrž ne boste privoščili. Posebno ne, če bi prevažali sopotnike ali celo sopotnice. Zraven vseh opisanih vrtilin tudi novi ami še kar naprej trmasto in nesramežljivo vztraja pri svojih srednjeveških oknih, ki jih je treba rinuti naprej in nazaj. Tudi linije pokrova prav nič ne spominjajo, da je avto iz domovine Ludvika XIV. Nanj spominja kvečjemu amijevo vzmetenje.

## izposojeni test

# AMI 6

## FRANCOZI O AMIJU, KI MU NE POHAJA SAPA

### „L'Auto Journal“, Francija

Tudi Citroen se je odločil — kakor številne druge tovarne — da poveča moč svojih avtomobilov. Tako je dobil močnejši motor tudi ami 6.

Vozilo, ki smo ga testirali, je bilo serijsko. Od številnih stvari, ki jih kupec dobi na posebno željo in za doplačilo, smo izbrali le ločena prednja sedeža in centrifugalno sklopko, ki je odlična za mestno vožnjo.

Kar zadeva mehaniko, ne bomo trdili, da je motor nov. Še vedno imamo opravka z dvovaljnim, zračno hlajenim motorjem. Gibna prostornina se ni spremenila; še vedno je 602 kubika. Povečala pa se je kompresija s prejšnjih 7,75:1 na 9:1, kar pomeni, da ami 6 potrebuje gorivo super. Z raznimi spremembami na gibljivih delih in pri polnjenju valjev so inženirji obe-

nem z več vrtiljaji in večjo kompresijo povečali moč motorja od 24,5 KM (DIN) na 32 KM pri 5750 vrtiljajih v minuti.

Menjalnika tovarna ni spremenila, spodaljšala pa se je prenos na zadnji osi od 3,62:1 na 3,87:1. Sinhronizacija prve prestave je še vedno tako slaba, kot je bila pri starem amiju. Volan na zobato letev je srednje trd. Električno energijo daje alternator.

Večja moč motorja seveda vpliva na hitrost: izmerili smo največjo hitrost 124 kilometrov na uro. Večjo hitrost smo še kako občutili, ko smo na isti poti, kjer smo s starim amijem dosegli povprečje 89,8 kilometra na uro, namerili poprečno hitrost 97 kilometrov na uro. Novi ami spreletis kilometer brez zaleta v 44,2 sekunde (stari ami 47,6), kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi pa v 43,8 sekunde (s starim amijem 50,4 sekunde).

Novi ami pospeši z mesta na 60 kilometrov na uro v 9,6 sekunde, 1000 kilometrov na uro pa doseže v 30 sekundah.

Kakorkoli že, novi ami je boljši kot njegov predhodnik.

Boljše zmogljivosti se poznajo pri večji in dražji porabi goriva (super). Pri povprečni potovalni hitrosti 10 kilometrov na uro smo porabili 5,9 litra goriva (pri starem 5,3 litra) na 100 kilometrov. Na avtomobilski cesti smo porabili 7,7 litra goriva na 100 kilometrov.

## Udobje in varnost

Menjalnik je v novem amiju prav tako ubogljiv kot v prejšnjem. Posebej v mestni vožnji smo zelo cenili sklopko, izboljšano z dokupljeno zunanjo centrifugalno sklopko, ki dovoljuje, da menjalnik ostane v prvi prestavi, ko se mora vozilo ustaviti.

Kar zadeva lego na cesti, se kljub večjim zmogljivostim ni spremenila.

Na cesto je ami 6 dobesedno prilepljen. Zdelo se nam je, da se novi ami v ovinkih manj nagiba od starega.

Volan je še vedno razmeroma trd, posebno za ženske, toda tudi na slabi cesti ne prenaša sunkov. Po drugi strani je voznikov položaj za volanom, ki je skoraj vodraven, še vedno zelo tog.

Potniki bodo cenili mehke sedeže in izboljšano dušenje zvokov. Poslej se bodo lahko v amiju pogovarjali, ne da bi si pri tem izkričali grlo. Preglednost za volanom je nespremenjena, torej dobra.

Naprave za ogrevanje so boljše. Zrak, ki ga ogrevajo valji, se namreč dodatno ogreje še ob izpušnih ceveh.

Tovarna se z zavorami ni potrudila. Se vedno so zelo povprečne; pri večji hitrosti na koncu zavijanja še vedno tresejo in cvilijo.

Kar zadeva opremo in obdelavo notranjosti nismo našli sprememb: prostora je kot vedno. Tudi na armaturni plošči ni sprememb. Zagonu motorja je še vedno namenjena ročica za poteg in napravo za pranje vetrne šipe mora kupec plačati posebej. Vzvratno ogledalo, ki je privito na rob armaturne plošče, je premajhno; tudi trese se na slabši cesti. Merilnik hitrosti, ki ima sedaj skalo do 140 kilometrov na uro, je dovolj natančen.

Luči svetijo dovolj dobro.

Ko smo brskali po motorju, je bila večina delov lahko dostopnih. Se najmanj nam je ugajal dostop do sveč, posebno na levi strani.

Obrambo vozila sestavljajo krasni odbijači, ki so brez učinka. Če kupec tudi odkupi cevi za zadnji odbijač, ni kaj prida zavarovan.

V amiju 6 z novim motorjem smo končno imeli občutek, da se vozimo v pravem avtomobilu. Ta vtis gre na račun krepko izboljšanih zmogljivosti, nespremenjeni dobri legi na cesti in udobju. Zal je trud tovarne ostal le pri tem. Ostalo je še precej dela na zavorah, na končni obdelavi in opremljenosti. Skratka: za ceno, po kateri ga prodajajo, bi lahko priskrbeli malce lepšo zunanost.



Prostornino prtljajnika smo merili kot ponavadi z 12 merilnimi kovčki. Prostornina: 261 litrov!