



CITROËN AMI 8

L'Auto Journal, Francija

Ami 8 je odgovor Citroënovih inženirjev na upadajočo prodajo amija 6. Naj jim verjamemo, ko zatrjujejo, da je to popolnoma nov avto?

Motor »osmic« ni nič novega. Dvovaljni, zračno hlajeni motor ima 602 kubika in zmoglo 35 KM (SAE) pri 5750 vrtljajih (32 KM DIN). Zdi se, da so ga navli do konca, saj je največji navor na voljo šele pri 4750 vrtljajih (po normah DIN pri 4000), kar nikakor ni v prid prožnosti. Vajlje polni dvojni padatočni uplinjač, ki tudi ni novost. Menjalnik ima še vedno slabo sinhronizirano prvo prestavo, le razmerja so izbrana na novo.

Že pri prvih spakčih so si lastniki želeli pokončnejši volan. Sedaj ga imajo, ker je os volana v dveh delih, vendar je volan premaknjen le za deset stopinj. Vzmetenje je v bistvu sicer spakčovo, le da je trše, novost pa je prečni stabilizator spredaj.

S posebno skrbjo so izboljšali zvočno izolacijo, nova in večja je tudi posoda za gorivo, ki pride prav pri večji porabi. Končno je ami dobil tudi odbijajoče, ki so vredni tega imena, kot pravi luksus pa lahko omejnimo električno napravo za pranje vetrne šipe in serijsko vgrajeno varnostno ključavnico.

Novosti na karoseriji niso tako opazne, če odštejemo novo masko in novo oblikovani zadek. Vetrna šipa je spodaj za štiri centimetre večja, kar pa omogoča le bolj ši pogled na pokrov motorja. Škoda, da je pokrov prtljažnika majhen kljub poševnemu zadku. Okna se še vedno odpirajo v vzdolžni smeri, možno pa je premikati sprednji in zadnji del šipe.

Precej večja poraba

Citroën je napovedal največjo hitrost 123 km na uro, mi pa smo na stezi v Montlhéryju dosegli 122,3 km na uro pri najmanjši obtežbi. Kilometer brez saleta smo prevozili v 45,4 sekunde, hitrost 60 km na uro smo dosegli v 10,6, 100 km na uro pa v 33,3 sekunde. Ami torej pospešuje nekoliko slabše kot njegov glavni nasprotnik renault 6.

Na novo izračunana prestavna razmerja sicer omogočajo, da v silii vozimo 110 km na uro v tretji prestavi, ni nam pa vseh večika »klunkas« med drugo in tretjo prestavo, ki zahteva pogosto prestavljanje pri vzponih. Na splošno je menjanje zelo utrudljivo in zahteva močno desnico, posebej še na zavijih cestah. Ami se izkaže na ravnih cestah, kjer dosega poprečne hitrosti, ki so mu v čast.

Mislili smo, da bo nova karoserija, ki bolje reže zrak, še zmanjšala porabo, pa smo pozabili na nova prestavna razmerja. Nekoliko boljše pospeške plača voznik z večjo porabo, čeprav je bila varčnost karta na katero je Citroën tako rad igral. Pri povprečju 70 km na uro smo porabili 6,3 litre goriva na 100 km, 0,4 litra več kot pri starem modelu. Poraba se giblje med petimi in sedmimi litri, pri največji hitrosti pa doseže 9,5 litra goriva super na 100 km. Lega na cesti je precej spremenjena, čeprav ostajajo kolesa vedno v dotiku s tlemi in jih ne motijo ne dež ne slabe ceste. Bolj posreden volan in morda stabilizator sta kriva, da je treba v ostrih ovinkih volan tako dodajati, da je to že kar nevarno. Avto se sicer manj nagne, v ovinek pa

ga je treba zelo siliti in hitra vožnja v ostrih ovinkih terja velik napor.

Ni zdravila za hrupen motor

Pri zaviranju se avto dobro drži smeri, zavore pa zahtevajo zelo močno nogo in večkrat neprijetno cvilijo. Želili bi kolote vsaj spredaj, saj jim govori vse v prid.

Vožnja po mestu in na ravnih cestah je zaradi posrednejšega volana bolj prijetna, v ostrih ovinkih pa se pozna manjša natančnost. Dobra stran tega je, da volan ne prenaša udarcev. »Svetovno znanoc« spakčovo vzmetenje je postalo trdo in se ne razlikuje več od vzmetenja pri nekaterih drugih avtih. Če je v avtu samo voznik, je celo pretirno, pač pa dobro prenaša veliko obtežbo.

Sistem vodornih vzmeti je kriv, da so sedeži visoki, kar pa ni v prid vidljivosti. Dobra je vidljivost nazaj, zaradi novega okna in vzvratnega ogledala. Dušenje zvočka je zelo dobro, vendar le v četrti prestavi. V nižjih prestavah je treba motor »stirati« in proti temu hrupu ne pomaga nobena izolacija.

Opazili smo velik napredek pri opremitvi pri izdelavi. Instrumentov je kar se da malo (manjka celo lučka za kontrolno olja), kar pa jih je, so dobro razmešeni. Vse ročice so na primernih mestih, zračenje in gretje odlična. Zadnja klopi je pomaknjena bolj nazaj, zato je več prostora za noge.

Model, ki se imenuje »elcus«, ima spredaj ločene sedeže, ki se dajo spremeniti v ležalnike.

Prtljažnik je majhen, lahko pa ga povečamo, če prevrnemo zadnjo klopi. Prostora za drobnjarije je dovolj, saj je v avtu kar osem mest, kamor jih lahko spravimo. Nasionjala za konočice so na vseh vrstih, vendar so pretirna, sistem za zapiranje vrat je enostaven in varen, pogršamo pa ključavnico na desnih vratih.

Je Citroën zaman trošil denar za nov model? Nekaj lastnosti je boljših, nekaj slabših kot pri prejšnjem modelu.