

Cimos citroen DAK

Poltovornjak

Tovarniško predelana dyane: več prostora za tovor, manj za ljudi!

»Pick up«, nekakšen pobiralnik, bi rekli po naše, so si izmislili Američani: osebnemu avtomobilu so odrezali zadnji del strehe, zadnji klop v njem pa zamenjali z nakladalnim prostorom. Tudi Francozi že dolgo poznajo takšna vozila, za Japonce pa tako ali tako vemo, da znajo urno posnemati vse, kar gre dobro v denar. Pri nas je bilo že pred letom ali dvema slišati, da bodo »pick up golfi«, made in Sarajevo, osvojili vsaj Evropo, če že ne svet, pa se je na koncu izcimilo vsaj to, da je prvi jugoslovanski pobiralnik Cimosov DAK, oziroma tudi njegova odprta različica geri.

Gerl bo naprodaj za letošnjega dedka Mraza, pravijo, DAK pa je že: za nekaj več kot 200 tisočakov, dobava takoj! Za ta denar dobite avtomobil, ki je od spredaj takšen kot dyane, od zadaj pa kot orjaška pločevinka za vložene hrenovke. Praznine v njej je za debela dva kubična metra, to pa pomeni, da je DAK lahko pripravlen prevozniki pomočnik.

2 + 2 SEDEŽA

Sicer je res, da je tudi dyane v svoji originalni podobi napol kombi, z vrati na zadku, ampak to je nekaj drugega! Zabojujnik DAK je zadaj širši, višji in navpično odsekan. Vrata na zadku pa se odpirajo od vrha do tal! Od dyane-limuzine sta ostala le prednja polovica kabine in nos: seveda z izbuljenima blatnikoma, s potlačnim pokrovom motorja in z ravno prednjo šipo vred. Streho nad prednjima sedežema so poševno privzdignili: zaradi skladnejše podobe in zaradi uspešnejšega rezanja zraka. Nataknili so pa še dve (pre)majhni zunanji ogledali na izredno dolgih pecljih, saj bi sicer ne zmogli seči čez celotno širino vozila.



Škatlasti zadnji del, z rebra-stimi ojačitvami, z zaobljenima zgornjima robovoma in s tremi oglatimi okni ni nikakršen stilistični dosežek, je pa prikladen. Še prikladnejši bi bil, če mu prostornosti v spodnjem delu ne bi kvarili vdrtini blatnikov, ampak temu se ni bilo mogoče ogniti. Je pa tik za prednjo steno nakladalnega prostora tudi zločljiva klop za dve osebi: roko na srce, vožnja tamkaj ni niti udobna niti zavidljivo varna, ampak v skrajnih primerih in ob previdnem vozniku je to morebiti le lahko v pomoč. Je pa dobro vedeti, da se tam sedi s hrbtom naprej, brez varnostnih pasov, in da je v notranjstvi le gola pločevina z zelo surovimi spoji. Zato se je vožnji tam zadaj morebiti pametneje odreči. Ostanje pa veliko praznega prostora, ki ga lahko naložite od vrha do tal (vrata z enim zločljivim opornikom niso pri tem prav nič v napoto), seveda pod pogoje, da celotna obtežba vozila ne preseže dovoljenih 475 kilogramov. Kajti DAK ni v nogah nič čvrstejši kot dyane in to je potrebno upoštevati.

Zavoljo velikih zadnjih vrat je prostor za registrsko številko tik pod zgornjim robom, zadnji luči pa sta v običajni višini, na obeh straneh. Žal je čisto zadaj tudi odprtina za gorivo, kar zagotovo ni dobra rešitev. Prvič zato, ker je tako kot obe zadnji luči povsem izpostavljena manjšim parkirnim udarcem (s kombiji je ponavadi težko parkirati z milimetrovsko natančnostjo), drugi pa zato, ker se vsak močnejši nalet od zadaj lahko ognjevito konča.

UTESNJENO UDOBJE

Recimo, da o dyane, navkljub njeni priletnosti, ne veste še nič. Potem vam moram povedati, da je glede udobne vožnje dyane razmeroma zanimiv avtomobil; ne zato, ker bi bil tako luskuzno zasnovan, ampak zato, ker se karoserija opira na nežno vzmetenje z dolgimi gibi vzmeti in ker je v



kakšnih zmogljivosti. Tovarna vseeno junaško zagotavlja, da je največja hitrost 100 kilometrov na uro, pri čemer je poraba pri hitrosti 90 km na uro 5,7 litra goriva na 100 km, pri mestni vožnji povprečno 7,2 litra goriva na 100 km. Niti hitrosti niti porabe pa med našim kratkim preskusom nismo utegnili preveriti.

Vemo pa: da je dyane, prav tako kot tudi DAK, hitri vožnji v ovinkih (zaradi zanimivo zasnovanega in uspešnega vzmetenja z vzdolžnimi povezavami prednjih in zadnjih koles, pa seveda zaradi prednjega pogona) dolgo časa kos; da so tudi zavore s prednjima kolutoma odporne na mučenje; in da je motor vzdržljiv in nezahteven, če že močan ni.



Eno z drugim: cimos cirotn DAK utegne biti pravno dostavno vozilo, če ste – kot voznik, ali voznica – pravnice rasti in če glede tovara nimate pretežkih želja. Ob natančnejši izdelavi in morebiti celo rahlo obloženi notranjosti bi bilo laže mož opravičiti precej visoko ceno, ta je pa seveda glavni vzrok, da se človek vpraša; ali takšen avtomobil zares potrebuje. In če ga, potem je vse v redu!

MARTIN ČEŠENJ

foto: PAVLE TOMERSKI

njej moč dovolj udobno sedeti; tudi če so v avtu štirje odrasli ljudje. Povrh vsega imajo dyane brez izjem zložljive strehe, kar je zoper vročino v avtu zares blagodejno. Ampak DAK je le napol dyane, pa je podoval tudi samo polovico teh lepih lastnosti. Na primer: da bi bil nakladalni prostor čim daljši, so prednja sedeža potisnili tako zelo naprej, da z več kot stoosemdesetimi centimetri telesne višine komajda sedete k volanu, kaj šele, da bi lahko varno in sproščeno vozili. Je pa vse drugo namenjeno vozniku in sopotniku, tako kot v običajni dyane: od položnega, velikega in okrnega volanskega obroča do priprave prestavne ročice, ki štrli iz srede armaturne plošče in ima le eno (že dolgo znano) napako – da nerada uboga, kadar mora »skočiti« v prvo prestavo.



Seveda: dakova streha ni zložljiva in ker je to poltovornjak, morate predvidevati, da boste večidel poti opravljali s polno ali skoraj polno obloženim avtom. Takrat pa tudi udobje precej popusti, saj se karoserija povese, težo zadka občuti voznik tudi na volanu, vzmeti pa otrdijo.

Motor v nosu in s pogonom na prednji kolesi je že dolgo znani zračno hlajeni dvovalnik, ki s 602 kubika gibne prostornine tudi ni ravno tovarnjaskih mer, pa od 21,5 kW, oziroma 30 KM največje moči ne gre pričakovati kdo ve

Tehnični podatki

Motor: dvovalni – štiritaktni – bokser – vrtna in gib 74×70 mm – gibna prostornina 602 kubika – kompresija 9:1 – največja moč 21,5 kW (30 KM) pri 5750/min – največji navor 40 Nm (4,1 kpm) pri 3750/min – ročična gred v 2 ležajih – sredinska odmična gred (zobniki) – glava in blok iz lahke litine – padotočni registrski uplinjač solex 26/35 CSIC/225 – zračno hlajenje – zunanji oljni filter, oljni hladilnik – akumulator 12 V, 35 Ah – alternator 390 W – svečice AC 42 F, bosna F 80, marchal 34 S

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – jeklena prešana kolesa 4 J \times 15 – gume 135 SR 15 (sava)

Voz in obesa: zaprti poltovornjak – nosilna ploščad z vzdolžnimi nosilci – 3 vrata – 2x2 sedeža – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – vzdolžna povezava prednjih in zadnjih koles z vodoravnimi vijaknimi vzmetmi – teleskopski blažilniki – dvokrojni zavorni sistem, spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica pod volanom – volan z zobato letvijo, rajdni krog 10,6 m

Mere in teže: dolžina 3,925 m – širina 1,465 m – višina 1,800 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj in zadaj 1,260 m – teža praznega vozila 680 kg – dovoljena skupna teža 1155 kg – posoda za gorivo 25 litrov. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 100 km na uro – poraba goriva (ECE): 5,7/–/7,2 litra na 100 km