

Končno pravi avto. Res, diana, kakršno so predstavili lani v jeseni, ni navdušila kupcev. Motor, ki je bil praktično nespremenjen spaček, ni imel pravih zmogljivosti. Citroën je moral kar na hitro najti rešitev, ki bi povečala povpraševanje. Generalna direkcija se je opirjala teoriji Opla — v isto skatlo se vgradila motor večjega modela. Tako je diana dobila motor amija 6 in se preimenovala v diano 6 s monogramom D 6 v spodnjem desnem kotu zadka.

Nepričakovani avto smo želeli takoj preiskusi.

Brez potrebe bi opisovali voz. Razlike so le v izvedbah sluzes in scomforte, vendar so znane že od prejšnje diane 2 CV. prav tako so še vedno na voljo preštevilni dodatki po želji kupca. Kar zadeva dodatke, ima tovarna nerazumljivo politiko:

sredobežna sklopka je, na primer, v spisku dodatkov po želji.

Diana 6 poganja amijev motor z nespremenjenimi prestavnimi razmerji v merjalniku in v diferencialu ter enako nastavljenim uplinščem. Poleg tega je diana 6 dobila 12-vočno električno napeljavno in alternator. Nova električna oprema je predvsem močno izboljšala svetilnost žarometov.

Diane 6 so začele zapuščati tekoči trak žele nedavno, zato smo morali sprejeti še neutrueno vozilo. Vendar smo na hitro utekli motor, da smo lahko opravili tudi merit-

ve. Naj omenimo, da je diana 2 CV dosegla na preskusni stezi najvišjo hitrost 98,4 kilometra na uro, ami 6 pa 115 kilometrov na uro. Za novo diano 6 tovarna napoveduje 110 kilometrov na uro, mi pa smo pri primeritvah prevzeli nekaj kilometrov z najvišjo hitrostjo 114,6 kilometra na uro. Po pravici lahko sklepamo, da tovarna naša napoveduje nižjo hitrost, ker se boji, da bi nova diana ogrožala ami 6. Toda če je motor praktično enak, z enakim navorom in konjskimi ođmi, je jasno, da tudi v zmogljivostih ne more biti velikih razlik.

### Astmatik je ozdravljen

Petindvajset konjev amijevega motorja je dobesedno zbudilo diano, ki prevoni kilometer brez zaleta v 48,4 sekunde (diana 2 CV je potrebovala 51,8 sek.). Res da nismo sešedeli v športnem avtu, toda imeli smo vsaj občutek, da sedimo v pravem avtomobilu, v katerem voznik nič več ne trpi zaradi astmatičnega motorja, za katerega se bojimo, da se bo sesul na prvem klancu.

V mestu je vožnja z diano 6 prijetna, in ko se na semaforju priže zelena luč, se lepo obnaša. Na cesti nova diana vzbuja agresivnost pri voznikih amijev in R 4. Kadar človek vozi hitro vozilo, dobi občutek, da so R4 in amiji mirna vozila, ki svojega voznika vztrajno peljejo na cilj. To-

da tudi ti vozniki imajo svojo zabavo — čemu tudi ne?

Spolnadi bodo na cesti hudi dvoboji med R 4 in diano 6, in želimo le, da ne bo hudih nesreč. Vsekakor pa lahko pričakujemo nekoliko hitrejši promet na glavnih cestah, ki so včasih preveč zamašene.

Izredna novost je, da nova diana zelo dobro vozi v klancu. Sveda s četrto ne pridemo daleč, toda tretja je zelo dobro prestavljena, z drugo pa lepo izpeljemo ostre ovinkne.

Sveda boljše zmogljivosti zahtevajo več goriva, toda meritve so pokazale še vedno sprejemljivo porabo. Na avto cesti, kjer smo ves čas vozili s polnim plinom, je diana 6 porabila 7,8 litra bencina na sto kilometrov. Kaže pa, da pri običajni vožnji lahko računamo s približno 5,8 litra na sto km, kar je liter več kot pri diani 2 CV. Številke so toliko ugodne, če pomislimo, da se motor veliko rajši vrta in je razmeroma bolj tih — tako je avto bolj udoben.

### Citroënova trgovina z mešanim blagom

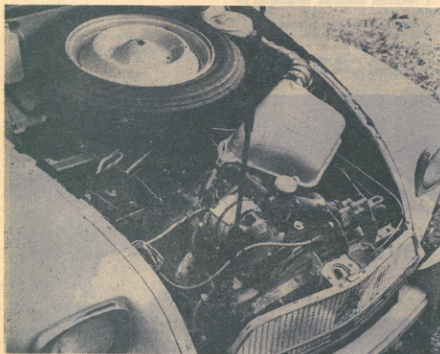
Izbojilci na diani so v prid tudi legi na cesti. Pri 114 kilometrih na uro pelje v ravni črti tako rekoč sama od sebe — celo pri močnem bočnem vetru. Kako hitro zvozi te ovinkne pa je odvisno le od voznikove trme in moči. Dovolj je, da voznik zavrti volan in trmasto tišči pedal za plin. Volan pa mora držati z vso močjo, tudi ko vozilo pelje iz ovinka, ker mora nadzorovati izravnavanje. Voznik takoj razume, zakaj je dianin volan nameščen tako vodoravno. Če bi bil vertikalni kot pri športnih avtomobilih, ga ne bi bilo mogoče vrteti dovolj natančno.

Blazilci nove diane so boljši toliko, da manj mušijo občutljive želoce, udobje je zadovoljivo. Ze večkrat pa je bilo rečeno, da prav obsejanje zagotavlja, da se spački, diane in amiji tako dobro drže ceste.

Notranja oprema je ostala nespremenjena. Se enkrat pa bi poudarili, da se nam upira politika tovarne pri dodatkih po želji. Človek bi mislil, da ima pred seboj katalog kakšne angleške tovarne iz petdesetih let. S tem, da kot dodatek prodaja zunanje vzvratno ogledalo, zaščitne cevi za zadnje luči ali pa naslonjalo zadnje klopi, ki ga je mogoče prevrniti, se tovarna loteva trgovine z drobnjarijami, katere namen pa je konec koncev le to, da prikrije pravo ceno avtomobila. Tak način tovarni prav gotovo ni v čast.

Komerčni neuspeh je torej pristil tovarno, da je opremila diano z motorjem, ki ji pritiče. Tako je vozilo — če pustimo ob strani ceno — postalo privlačno. Zmogljivosti so zelo primerne, o udobju in kvaliteti na cesti tudi ne gre dvomiti.

Se bolj bi bili navdušeni, če bi tovarna z obzila serijsko vgrajevala sredobežno sklopko in še nekaj drobnjarij — pa če bi znižala ceno.



Ko smo vozili diano (»Avto«, 25-1967) s spačkovim motorjem, kakršno prodajajo pri nas, smo se zavzeli, da novi Citroën avto potrebuje močnejši motor. Tovarna je končno v diano le začela vgrajevati amijev motor — takšnih dian pa pri nas še ne prodajajo. Očitno je pod pokrovom motorja diane, kjer je prej rohnel spaček motor, dovolj prostora tudi za amijevega.