



Z gumijastimi stožci smo označili krog s premerom 25 metrov in voznik je moral diano uravnati tako, da je čim hitreje krožila — čim bližje stožcev. Pri tem se avto zelo nagne, toda kolesa zvečnjo spodsavati šele pri hitrosti 32,5 km na uro.

vse foto: Marjan Zaplatil

## test

Ante Mahkota  
Gaber Golob

# CITROËN DIANA

Cena (diane comfor): za devize 949 dolarjev in 9.131 Ndin

Barve: svetlomodra, temnomodra, beš, svetlordeča

Cestnina: 80 Ndin

Zavarovalnina:

kasko: 549,20 Ndin

jamstvo: 158,12 Ndin

Prodajalec: »Tomos« Koper

(za dinarje) in zastopstvo  
Citroën, Ljubljana, Dalmatino  
vaga 4 (za devize).

Francozi že od nekdaj izdelujejo zelo samosvoje avtomobile, ki so ogledalo lastnosti in nagnjenj vsega naroda. Najbolj značilni za francoskega duha so citroeni. Zelo neobičajni avtomobili so, in to ne le po obliki. To je tudi vzrok, da se za kateorikoli Citroenov avto — vseeno kako močan motor ga poganja — ali navdušite ali pa ga zaničuje. Srednje mere ni. Še zlasti ne, kadar je na tehnični najmanjši — 2 CV. Tako so dejali nemški preskuševalci novega dvokotnička — 2 CV iz Citroë novega hleva.

Francozi pa: Čeprav pri Citroënu to ni v navadi, nam tokrat niso predstavili no-

vaga avtomobila. Zadovoljili so se le — morda zaradi vse slabše prodaje spačka — da so preoblikovali stari model. In tako nekateri diano že primerjajo z oklepnikom brez oklepa. Drugi pa bodo, zvesti tovarni, zaupali novemu 2 CV in sklenili, da so stroški za aml 6 nepotrebn. Zal si dianini očetje niso belili glave s preslabotnim spačkovim motorjem, ampak so se posvetili predvsem prezačevanju in dušenju hrupa. Sprašujemo se, ali nam bodo kmalu ponudili diano z amijevim motorjem. Če bi se zaradi tega ne podražila, bi postala prilavčen avto.

In kaj naj rečem mi, ki se nam zdi spaček — pa zato najbrž tudi njegova sestra diana — naš, slovenski avto. (Čeprav ga pri nas samo sestavljajo.) Ne moremo mimo obžalovanja, da je v novi obleki in bolj udoben — v mislih imamo diano comfor — precej dražji od tika — jugoslovanskega avtomobila.

### Vsak avto naj dobro potegne!

Čeprav so nam pred mesecem, ko smo prvokrat vozili diano (»Avto« 2, 27. oktobra), nekateri zamerili osnovno ugotovitev, jo bomo še enkrat ponovili: tudi pri dolgem in natančnem testu smo se namreč prepričali, da diana ni nič drugega kot spaček v lepi obleki.

Tako tudi ne moremo poročati o diani, ne da bi se prej ne spomnili spačka.

Najprej saga: nekoč so preskušni Citroënovi vozniki iz delov različnih avtomobila.

bilov ascmpralje vozilo, ki se je celo premikalo z lastno močjo. Ko so direktorji zvedeli, kako se zabavajo v preskusnem oddelku, so sklenili, naj bi se s takšnim avtom zabavali tudi njihovi kupci. Rodil se je spaček

Nobenega dvoma ni, da je spaček ljudem še vedno v zabavo. Ni avtomobila, ki bi v ovinku tako razkročili noge in se tako vlnudno priklonili, kot se spaček. Pri tem pa sedite varno in udobno kot v Abrahamovem naročju.

Če ne marate pravilic, poslušajte bolj resno zgodovino! Ko so spačka pred dvajsetimi leti prvokrat pokazali na pariškem avtomobilskem salonu, so se obiskovalci, predvsem tujci, od smeha držali za trebue. Prerokovali so mu, da ne bo dolgo. Bil je grd, slaboten in kmetavzarsko preprost. Dva valja z gibno prostornino 375 kubikov in največjo močjo devet konj, sta potrebovala 30 sekund, da sta avto pospešila do hitrosti 60 km na uro.

Toda zgodilo se je, česar nihče ni mogel verjeti. Spaček štiridesetih let je postal temeljni kamen dolgoletnega uspeha avtomobilske tovarne Citroën. In kot je pri uspešnih avtomobilih že navada, se 2 CV v zasnovi do danes skoraj ni spremenil.

Tudi ko so ga imenovali po boginji Diana, je še vedno ostal najmovejša različica spačka, le z bolj uglajeno karoserijo.

Zato nam v spačkovih zgodovini dovolite še majhen pouk mitologije. Diana ni bila le vitka boginja lova z lokom in hrptom,

ampak je tudi pobijala ženske — brez bolečin.

Nauk: tudi avto boginjinega imena je lahko nevaren, pa čeprav se odlično drži ceste in ima zelo dobre zavore, če ga poganja tako slaboten motor.

Tolikokrat smo se že zavzemali za boljše pospeške, da nam je kar nerodno ponavljati, toda ob 2 CV še posebej ne moremo, da bi ne vzkliknili: sodoben promet terja, da avto tudi dobro potegne.

### Oglate oblike, bogatejša oprema

Obliko nove karoserije smo že dvakrat opisovali. Ne bomo ponavljali. Citroenovli oblikovalci so imeli vsekakor težko nalogo, saj so jim gotovo naročili, naj ohranijo stilne posebnosti spačka, karoserija pa naj se vseeno zdi sodobna.

Sodimo, da se jim je to posrečilo. Lepoti — diana je gotovo lepša kot spaček — so žrtvovali nekoliko smotrnosti. Karoserijo so namreč podaljšali, ne da bi zvečali notranjost. Za primerjavo nekaj dolžin: zelo prostorni austin morris 850 mini je dolg komaj 3,05 metra, renault 4 3,66 metra, spaček 3,78 metra in diana 3,91 metra.

Kakorkoli že, navidez diana ni tako oglata, kot je bil spaček. Spremenili pa so tudi konstrukcijo karoserije, saj je pri diani nosilna ploščad iz prejšnjih ploščerastih profilov in ne več iz cevi kot pri spačku.

Čeprav ima diana sedaj pet vrat, torej ne več, kot spaček, samo pokrov prtljžnika na zadnjem delu avtomobila, pa se prostor za prtljago v bistvu ni zvečal. Preskusali smo diano komforte, ki je dražja od navadne diane de luxe, in se nam je zdel zato prtljžnik večji le zato, ker rezervno kolo ni več v njem, ampak je pritrjeno pod pokrovom motorja. Poleg mehkejših sedežev in bogatejše opreme se diana komforte od cenejše de luxe razločuje predvsem po homokinetičnih zgloboh na prednjih kolesih, po tem torej, da volan ne trese, če v ovinku pospešujete. Tu di vrata so znotraj lepše obložena z umetno snovjo, zelo nežne kljuge so znotraj skrite pod robovi, na spodnjem delu vrat je majhen prostor za prtljago.

Oprema, ki je bila v prvih spačkih tako zelo borna, je sedaj bogata in bi se je komaj želeli kaj več. Poleg električnih brisalcev vetrne šipe je pred voznikom pregleden merilnik hitrosti, kazalec za gorivo v rezervoarju, potrebne končne lučke — še posebej so nam všeč smotrni zračniki na armaturni plošči.

Tudi ogrevanje je veliko boljše kot pri spačku, čeprav je še vedno nenavadno, ker ga uravnava z dvema ročicama. Ko smo v minulih dneh vozili diano in smo masko hladilnika pokrili s prevleko iz umetne snovi, nas v diani ni zeblo; v spačku bi nas gotovo. Za zelo hud mrzab pa tudi v diani ogrevanje še ni dovolj močno. Za temperature pod -15 stopinj C prodajajo zelo drage bencinske grelice.

### Kadar vleče osemnajst konjev

Zapisali smo, da se spaček v dvasjetih letih v zasnovi ni spremenil. To pa ne pomeni, da ga sploh niso spreminjali. Tudi



V dvanajstih sekundah (ali s povprečno hitrostjo 30 km na uro) je diana prevozila 100 metrov dolgi slalom. Slalom smo vozili desetkrat in izmerili najboljši čas. Ugotovili smo, da je diana bolj gibljivo vozilo, kot se zdi vozniku, ki se mu pri ostrem vijačanju na volanu zelo utrudijo roke.

motor. Prvotni šibki motor z 9 KM so povečali za 50 kubikov, moč pa postopoma zvečevali na 12, 14, 16 in končno pri diani na 18 KM (DIN).

Večja moč daninega motorja pa ni zasluga večje prostornine, ampak so motorju zvečali kompresijo na 7,9:1 — največjo moč doseže (po nemških normah, ki so tudi pri nas najbolj v rabi) pri 4.750 vrtljajih v minuti. Motorju so zvečali tudi navor, največjega pa, žal, doseže pri razmeroma visokih vrtljajih — 2,9 kpm pri 3.000 vrtljajih v minuti.

Spričo vsega tega je motor pri niskih vrtljajih še manj prožen kot pri spaku, pri visokem številu vrtljajev, še posebno v tretji prestavi, pa precej bolj potegne.

Ko smo se omenili tretjo prestavo, naj povemo, da so nekoliko spremenili pre-

stavna razmerja, ne verjamemo pa pro-spektu, ki navaja, da je sinhronizirana tu di prva prestava. Ko prestavite iz druge v prvo brez vmesnega plina, še vedno hu do zaškrtja.

Ceprav je bila naša diana še zelo mlada, komaj 800 km je prevozila, ko smo jo dobili za test, smo na ploščadi brniškega letališča poskusili iz motorja iztisniti prav vse. Ko primerjamo naše meritve z ugotovitvami preskuševalcev tujih častnikov, se pokaže, da je naša diana prav dobro spo-speševala, le največja hitrost je bila, raz-sumljivo, pri tako novem avtu nekoliko slabša.

Proti koncu tri kilometre dolgega zala ta je diana dosegla največjo hitrost 95,5 km na uro. Torej več kot spaček, saj dia-na nima le nekoliko močnejšega motorja,

ampak je karoserija tudi bolj aerodina-mična.

Tudi pospeški so nekoliko boljši kot pri spačku. Seveda smo, kot vedno pri testih, pri meritvah pospeškov prestavljali pri največjih vrtljajih — se pravi pri 5.500 vrtljajih v minuti. To pomeni, da smo iz prve v drugo prestavili pri resnični hitrosti 19 km na uro, iz druge v tretjo pri 47 km na uro in iz tretje v četrto pri resnični hi-trosti 79 km na uro. Tako smo kilometer brez zaleta prevozili v 51,4 sekunde. Ko pa smo preskušali prožnost motorja tako, da smo ves čas vozili v četrty in z letičim startom z resnično hitrostjo 30 km na uro do konca pritisnili pedal za plin pa izmerili, v kolikem času avto tako prevozi kilometer, se je izkazalo, da je motor pri niskih vrtljajih pre malo prožen — vozil je debelih 62 sekund.

To pomeni, da moramo na cesti (ne na letališču) zelo pogosto prestavljati, na ne-koliko bolj strmih klančih kaj naglo pre-staviti v drugo; na ravnem pa se poka-že prednost pred spačkom, saj v tretji di-ana potegne celo čez 85 km na uro.

Pri vsem tem pa je motor še vedno sen-zacionalno skromen. Zelo natančno smo izmerili, koliko porabi motor, in svetuje-mo vam, da skrbno prebrete naše meri-tve: razbrali boste, da porabi diana pri hitrosti 60 km na uro v četrty prestavi ko-maj 3,90 litra našega goriva super na 100 km.

## Udoben in drag

In za to, da znajo Francozi res uživati življenje, je katerikoli spaček zanesljiv do-kaz. Ko se avtomobila navadite, niste ve-seli le udobne vožnje po še tako slabih cestah, ampak tudi velike varnosti v ovinkih.

Preskus v krogu nas je ponovno prepri-čal, da z diano ne morete zleteti iz ovink-a. Avto sam sebe v ovinkih tako zavira, da sploh ne dovoli večje hitrosti, kot jo zmore podvožje.

Kdor bi prebral samo čas, ki ga je po-trebovala diana za slalom med keglji, in ga, na primer, primerjal s fičkovim, bi morda lahko podvomil, da se avto tako dobro drži ceste. Toda med stožci se je le pokazalo, da je diana dolgo in zaradi trdega volana precej neokretno vozilo. Se-veda le v najbolj neugodnih pogojih.

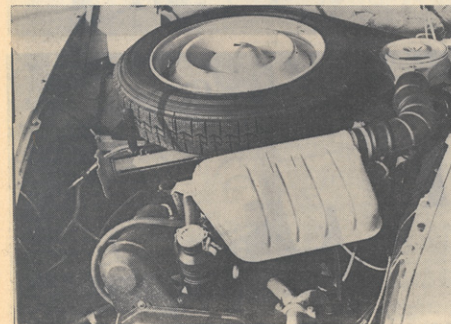
Poleg tega, da se odlično drži ceste, mo-ramo pohvaliti tudi zavore, ki zelo dobro prijemljejo — tudi ko so segrete.

Tudi večji filter za zrak, ki ga sesa mo-tor, je prispeval k večjemu udobju dia-ne. Veliko boljše duši hrup in v diani se precej laže pogovarjate s sopotnikom kot v spačku.

Diana je avto prav posebne vrste. Zato bi se tudi zelo slabo odrezala, ko bi jo me-riili z običajnimi metri. Kupili si ga bodo gotovo ljudje, ki ne bodo mislili samo na gospodarnost in udobje, ampak taki, ki bi radi poudarili, da si žele pač »drugečena avto.

Dobili ga bodo.

Le pri denarju so vsa merila enaka. In ne moremo drugače, kot da še enkrat po-ključemo na pomoč mitologijo: efska Dia-na je imela dvajset dojk, današnja pa sta-ne mladane dvajset novih tisočakov.



V diani comforte je rezervno kolo nameščeno pod pokrovom motorja, zato je prtižajnik večji.



## NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 1500 km, na našem testu 700 km).

**Največja hitrost:** 95,5 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 3 km — štiri vožnje).

**Največja hitrost, ki jo obeta proizvajalec:** 99 km na uro.

**Kilometer brez zaleta:** 51,4 sekunde.

**Kilometer z začetno hitrostjo 30 km na uro:** 62,3 sekunde (ves čas smo vozili v četrtilni, pri letenem startu do konca pritrtilni na pedal za plin — povprečje štirih voženj.)

**Pospeski:**

- ▷ 0—40 km na uro: 7,2 sekunde,
- ▷ 0—60 km na uro: 15,8 sekunde,
- ▷ 0—80 km na uro: 34,1 sekunde.

**Poraba goriva:**

▷ v četrti prestavi: pri hitrosti 40 km na uro — 4,38 litra goriva super, pri hitrosti 60 km na uro — 3,80 litra, pri hitrosti 80 km na uro 5 litrov;

▷ na potovanju: najmanj 4,6 litra na 100 km (zrna vožnja), največ 6,88 litra na 100 km (s polnim plinom v Trojanski klanec), na avtomobilski cesti (povprečna hitrost približno 85 km na uro) 5,9 litra na 100 km;

▷ po mestu: najmanj 5,5 litra na 100 km, največ 6,5 litra na 100 km;

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 5,9 litra na 100 km.

**Natančnost merilnika hitrosti:**

▷ kazalec na 40 — res. hitrost 37,2 km na uro,

▷ kazalec na 60 — res. hitrost 56 km na uro,

▷ kazalec na 80 — res. hitrost 75,6 km na uro,

▷ kazalec na 100 — res. hitrost 93,7 km na uro.

**Zaviranje:**

▷ največji pojemek pri zaviranju s hitrosti 60 km na uro — 9,2 m/sek,

▷ največji pojemek pri zaviranju s hitrosti 95 km na uro — 8,6 m/sek.



Videz	7	Značilna, smotrna oblika. Potrudili so se, da bi ohranili videz spačka — povečali okna, presekali obline.
Prostornost	9	Pet vrat, prijažnik 320 litrov. Na zadnji klopi je zaradi cevi na sredi, udobno le dvema potnikoma.
Upravljanje	8	Priločna prestavna ročica. Prijetno nagnjen volan — toda tako neposreden, da je predr. Velik rajni krog. Prva prestava (po naši sodbi) ni sinhronizirana. Da obrnete ključ za vžig, se je treba zelo globoko skloniti.
Instrumenti	8	Dovolj natančen merilnik hitrosti. Kazalec goriva v rezervuarju. Kontrola akumulatorja.
Vidljivost	7	Voznik dobro vidi naprej, slabo nazaj. Zaradi štrlečih blatnikov in poltačnega zadka je težko natančno parkirati. Moti mrivi kot vetrne šipe.
Največja hitrost	6	Za ta denar zelo zelo počasen avtomobil.
Pospeski	6	Če je v avtomobilu samo voznik in pridno prestavlja, diana na ravnem še kar potegne. Če so v vozilu štirje potniki, cesta pa je le malo vzpenja, CV povsem zmanjka sape.
Poraba goriva	10	Senzacionalno skromen motor. V zahodnih državah točijo navaden bencin, pri nas je žal potreben super — tako nas je poučil uvoznik.
Legla na cesti	10	Diana se sicer v ostrem ovinku nagne, da opazovalci pričakujejo, da se bo avtomobil postavil na glavo, pa kolesna še za milimeter na sprednje. Tudi na slabih cestah zelo dober stik s cestiščem.
Udobnost	10	Diana je dokaz, da je lahko tudi poceni avtomobil zelo udoben. Nekaterim morda ne ugaja zibanje, toda tudi na najslabših cestah se peljete kot na letični preprogi.
Motor	7	425 kubikov je za avtomobil odločno premalo. Čeprav se mora spaček motor v diani nekoliko hitreje vrteti, motorju lahko obetamo dolgo življenje.
Zavore	9	Spredaj in zadaj bognaste. Zelo dobro primejo, tudi če so segrete.

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** drovaljni — štiritaktni bokser — vrti na 5600 obr/min — gib 66 x 62 mm — gibna prostornost 428 kubikov — kompresija 7,9 : 1 — zaljevca moč 18 KM (DIN) pri 4750 vrtitajih v minuti — specifična moč 42,4 KM/litar — največji navor 2,8 kpm pri 3000 vrtitajih v minuti — srednja hitrost bota pri 4750 vrtitajih v minuti: 9,8 metrov na sekundo — ročica gred v dveh letajih — osrednja odmična gred — visoki ventili — zračenje Najenje — padežni uplajnik — posoda za gorivo zadaj — akumulator šest voltov, 50 amperih ur — dinamo 210 wattov.

**Prenos moči:** siba enokoluzna sklopka — sinhroniziran štiritopenjski menjalnik (po naši sodbi vrtna zelo slabo sinhronizirana) — prestavna razmerja I) 8,37:1; II) 3,58:1; III) 2,13:1; IV) 1,28:1; vsvarna) 5,61:1.

**Voz:** limuzina za pet oseb — pet vrat — nošilna ploščad s vzvodnimi nosilci, nasajo je prva karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih oseh (vzdolžnih nihalkah) — vzvodne vijalne vrtni, teleskopski blažniki — volan z boboto zadaj — hidraulični volana zavore — spredaj in zadaj bognaste zavore — mehanična ročna navora na zadnji kolesi — pasaste gume 123 — 15.

**Mere in teže:** dolžina 3,905 metra — širina 1,6 metra — višina 1,4 metra, mešana — zadnja 2,4 metra — notranja širina spredaj 1,14 m, zadaj 1,16 m — rajni krog 11,2 m (na levo), 11,3 m (na desno) — od skrajne leve do desne 2,5 zavrtajev — dolžina praznega volana s polno posodo za gorivo 596 kg, od tega pri prednji osi 346 kg, na zadnji 250 kg — dovoljena dopustna teža 910 kg — če so v avtu štiri osebe in prilaga mora vsaka KEM višji 50 kg.