



vozili smo

Ante Mahkota

CITROËN DIANA

Kupci spačka, najcenejšega avtomobila v Jugoslaviji, so še vedno veseli, ko ga dočakajo.

Po svetu ni vrste za spačka. Letoanje pomladi je v Franciji prodaja zelo padla in Citroen ne igra več na slavno spačkovo zgodovino, ampak ga je na novo lepše oblekel. To je diana.

Diana je zelo hitro prišla v trgovine. Celó pri nas, kjer večina zastopnikov niti ne ve za cene avtomobilov letnik 1968, so diane že v consignacijskem skladišču in čakajo prvih kupcev.

Dobro obveščeni francoski avtomobilski časnik »L'Auto Journal« píše, da namerava tovarna Citroen v prihodnosti spačka povsem zamenjati z diano — stari 2 CV izdelujejo samo še v nekdanji tovarni Panhard. »Tomas« je zelo skrivnosten, ko ga sprašujejo, kako bo z novo večjo tovarno za Citroenove avtomobile v Jugoslaviji, zato ne vemo, ali nameravajo tudi v Kopru sestavljati diano.

Kakor koli že, danes je mogoče diano kupiti le za devize in tudi po ceni pride v razred avtomobilov kot so renault 4, mercedes, volkswagen 1200 in dafodil. Konkurenca je mogočna.

Pa se nam vseeno zdi, da bo diana pri naših kupcih mehkeje postlano, saj prihaja k nam, takorekoč, na obliki spačkove slave.

Diana v štirih barvah

Ka kupite diano, se je malodane težko odločiti, saj ponujajo kar štiri osnovne različice in pa bogato dodatno opremo

— od samodejne sredobežne sklopke do posebnega grelca za hlajši motor.

Vozili smo dražjo diano — comfort — saj sodimo, da se bodo kupci lepšega spačka odločili za — comfort. »Udobje« stane pri nas 949 dolarjev in 8.751 N dinarjev (brez obšinskega davka) in je tako diana comfort precej dražja od diane luxe, ki stane le 861 dolarjev in 8.176 N din. Se pa doplačilo gotovo spiča — comfort je lepše opremljena in na prednjih kolesih ima homokinetična križna zgloba, ki preprečita, da volan ne trese, če zavirate, ko pospešujete.

Se predno smo sedli za volan, smo diano s sliko dobro poznali — opisali smo jo že v »Avtu« 19. Vseeno smo si podrobneje ogledali predvsem pločevino — saj je malodane vse, kar je pod njo (od motorja do podvoza) kot je pod njo.

Dianina platnena streha sega le do vrha zadnjega okna, preprosto jo lahko odprete le na pol. Zarometi so v blatnikih, diana ima pet vrat. Vrata na zadnjem delu vozila imajo tečajne na strehi, odpro se kot pri amliju break. Da ostanje odprta, poskrbi preprosto vzvodje.

Iz prtiložnika so rezervno kolo prestavili nad motor — za priljago je tako na voljo tudi vdolbina, kjer je bilo pri spačku rezervno kolo. Notranost vrat je lična, na spodnjem delu so »skošarice«. Pod armaturno ploščo je ročica, ki zavaruje pokrov motorja.

Veliko bolj ko »strafikantsko« okno na prednjih vratih spačka, so nam všeč pomilne šipe, ki jih ima diana. Zal, zadnjih

oken slejkopre ni mogoče odpreti. In tudi tretjega stranskega okna, kot ga ima novi spaček, diana nima.

Najmanj 42 dolarjev za enega konja

Ko sedete za volan, navdušijo znameniti, čudovito udobni sedeži. Armaturna plošča diane je smotrna, lepa — pa óprav preprosta. Med vožnjo smo se naučili ceniti odlično zračenje. Volan ni samo lepši, ampak tudi boljši kot pri spačku, saj se prsti nič več ne zatikajo med okno in obroč.

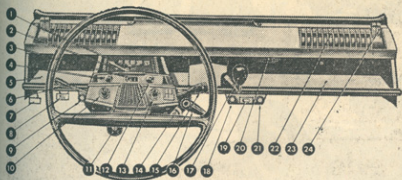
Motor vžigete s posebnim gumbom, ne s ključem kot pri večini avtomobilov.

Diana, ki smo jo vozili, je bila povsem nova, zato seveda nismo mogli opraviti meritev. Med vožnjo smo le kontrolirali natančnost merilca hitrosti. Zelo natančen je: ko kaže kazalec 40, je resnična hitrost 37,5 km na uro, pri 60–55 km na uro in pri 80–75,3 km na uro. Po ravnen nutečene diane hitreje tudi nismo pogrnali.

Diano poganja spačkov motor. Gibne prostornine mu tudi pri diani niso zvečali; za tri konje več so mu za štiri stoinke atmosfere povečali kompresijo.

Lega prestavne ročice je pri diani primernejša kot pri spačku. Tudi prestarna razmerja v menjalniku so nekoliko drugače izbrali. Pri novem avtomobilu smo pri prehitvanju na ravnem ugotovili le, da se že tretja prestava precej više kot pri spačku.

Na klancih pri Turjaku smo morali velikokrat prestaviti v drugo, diana se nam



Diana's armaturna plošča je sicer preprosta, pa okusna in praktična: 1 — števec kilometrov, 2 — merilnik hitrosti, 3 — kazalec goriva, 4 — kontrola akumulatorja, 5 — polička, 6 — ročica za utripalke, 7 — ročica pokrova motorja, 8 — ročica lopute za hladen vžig, 9 — levo gretje, 10 — parkirne lučke, 11 — ključ, 12 — okrasek, 13 — brisalci, 14 — ročica za uravnavanje žarometov, 15 — ročica za žaromete in trobljo, 16 — ročna zavora, 17 — prestavna ročica, 18 — ročica za usmerjanje gretja, 19 — ročica za vžig, 20 — motor brisalcev, 21 — desno gretje, 22 — zračenje, 23 — polička, 24 — ročica za uravnavanje zračenja.

ni zdela močnejša kot spaček. Na ovinkih nas je prepričalo odlično podvozje: diana se nagne nekoliko manj kot spaček.

Upali smo, da so diana z nekoliko tršimi vzmetmi popravili napako spačka, ki na valoviti cesti velikokrat tako zelo zaniha, še s sprednjim spodnjim delom podrsa po izboklinah na makadamski cesti. Pa še na slabi cesti mimo Taborske jame je diana sponovila spačkovo napako.

Zdi se, da je tudi diana, kot spaček, av-

to za ljudi, ki bi radi za svoj denar predvsem praktičnost in udobje in mislijo, da veliko prihranijo, ker je slabotni motor malo obdavčen.

Predvsem nanje so mislili konstruktorji diane. Napravili so še udobnejši avto, kot je spaček, saj so zelo izboljšali prezračevanje in zadušili hrup zračno hlajenega motorja.

Skoda, da v diani ni amijevega motorja.

