

Supertestni avto citroen dyane 6 smo prevzeli pred pičlima dvema letoma. Odtlej nikoli ni slišal za garažo, ni utegnil izbirati poti, po katerih smo ga gnali. Po vsaki izmed treh etap je drvel mimo neusmiljenih štoperic, za vsako meritev

# BOGINJA JE UTRUJENA

**Najmanjši Cimosov izdelek na cilju trde preskušnje – tabeli zmogljivosti in stroškov – Prihodnjič: o drobovju posebej!**



po večkrat – zaradi čimbolj resničnih poročil. Z njim smo vjugali med stočji in tudi križem po Evropi. Le malokdaj je bilo toliko časa, da je avto temeljito zajel sapo: nudili smo mu le osnovno nego, predpisane servisne preglede in sprotna popravila, če se je kaj pokvarilo. Vsega tega ne naštevamo zato, da bi se vam dyane – pločevinasta boginja – zamislila, temveč zato, da boste vedeli: supertest ni mačji kašelj! Ne za avtomobil ne za voznike...

Tudi očitkom, da petdeset tisoč prevoženih kilometrov ni ravno dolga pot za skoraj dve leti časa, se postavimo po robu: čeprav dyane 6 ne očitamo slabih voznih lastnosti, to vseeno ni avto, s katerim bi lahko drveli neskončno daleč. Razen tega pa smo obnemem z njo testirali še več drugih vozil – in navsezadnje imamo samo po dve roki!

## POLETNO VESELJE

O supertestni dyane 6 smo pisali že dvakrat (Am. 1977/1, 26) – torej po vsaki etapi posebej. Žal smo že prve dni preskušnje zavozili v zimo in obupano spoznali: mali citroen je ustvarjen za podnebja daleč

**Cena (tovarniška): 63,951 dinarjev**

**Zvezni, republiški in občinski prometni davki: 12,470 din**

**Transportni stroški Koper–Ljubljana: 540 din**

**Zavarovanje: obvezno: 1409 din kasko brez franšize: 8443 din**

**kasko s franšizo 4000 din: 1045 din**

**Cestnina: 360 din**  
**Proizvajalec:** Cimos, Koper, Vojkovo nabrežje 30

**Prodajalec:** vsi zastopniki tovarne Cimos

od Alp in bliže morju – saj nas je pod platneno streho zeblo kot v šotoru. Dyane je mešanica spačka (zaradi karoserije) in pokojnega amija (na račun motorja). In ker smo v dveh letih preživel z njo dve zimi, toliko bolje vemo: oprema je na moč spartanska in je po volji le tistim, ki so se že pred nakupom pripravljali odreči razkošju na kolesih. Seveda pa je zraven še cena, ki je dosti manj skromna od opreme. Medtem ko smo šteli supertestne kilometre, se je dyane (resda tudi na račun drobnih dodatkov pri opremi odločno podražila., v tovarni pri davkarjih pa tudi pri zavarovalniški blagajni.

Že veliko let vemo: kdor kupuje citroen, ta mora citroene ljubiti. Nič slabega ne mislimo



**KAJ PRAVI ONA?**

Tudi po dveh letih voženj bi še zmeraj raje imela trdno streho nad glavo (ne le zaradi mraza, tudi zaradi strahu pred morebitnim prevračanjem), pripravnejšo oporo zadnjih vrat, boljšo vidljivost na vse strani in preproge, ki bi prispevale k prijetnejšemu počutju. Ko je skozi prevleko na sedežu pokukal jekleni kaveljček in si je na njem strgala nogavico, je zagnala vik in krik in je odtele sedala v avto le še ob razgrnjeni (dodatni) odeji na sedežu. Z dyane je bila zadovoljna na kratkih vožnjah, na utrdljivo dolgih pa ne. Povsem vzljubila je nikoli ni.

s tem! Toda le z nekaj privržnostmi tej francoski znamki boste pri dyane vzljubili strašljivo nagibanje, plahutajočo streho, neroden obroč volana, primitivne sedeže, neučinkovita brisalnika, glasen motor in slabo vidljivost nazaj.

Naštel smo v glavnem vse tisto, kar nas je pestilo med zahtevnim testom. A v isti sapi povemo, da zna biti dyane tudi prikupen in veselja poln avto! Na primer poleti: streho je moč zganiti na pol ali jo povsem sneti – in skrbni z odvečno vročino ni več. Zadnjo klop je moč izvelji (pri novejših dyanah pa tudi pripravno zložiti) in skrbni s prtljago ni več. Slednjič ste tega avtomobila veseli na suhih in mokrih vijugah, na ravni cesti in na bencinskih črpalkah.

Dyane 6 se hvali z dobro lego, z zanesljivimi zavorami in



Takšnih (rjastih) pik bi na dyanini »obleki« lahko našli dolgo vrsto. Boginja je zares videti utrujena

s skromno porabo goriva. Natančneži si bodo ogledali naše tabele: tam je skrbno zbrano vse od okvar do popravil, od rezultatov s prvih do rezultatov na zadnjih meritvah. In dyanin motor je malce teže lovil sapo le ob koncu druge etape, ko smo izmerili najskromnejše pospeške in pičlo največjo hitrost. Zdaj, po 50.000 kilometrih je bil zračno hlajeni dvovaljnik znova odločnejši – prav med zadnjo etapo pa tudi najskromnejši glede goriva in dolitega olja.

Res pa je: med 30.000 in 50.000 kilometri so porasli vzdrževalni stroški; ne le na račun štirih novih gum (nataknil smo pasaste gume Sava, takšne torej, kot so bile na avtomobilu že prej in kakršne dobi dyane v tovarni), temveč

tudi na račun zahtevnejših possegov, ki smo jih naročili pri pooblaščenih mehanikih.

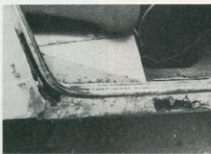
Še največje dela (in skrbni smo imeli z volanskim mehанизmom, ki nam je stregel s sumljivim škrtanjem; zatajil je tudi kolesni ležaj, omagala je sklopka. Za drobnejše opravke smo zavihali lastne roke in tako – med drugim – pričrtili tudi nov izpušni lonec. Do konca super testa pa je ostalo prasketanje v podvozju, ki tudi po zadnjem servisnem pregledu ni umolknilo.

**NAČETA PLOČEVINA**

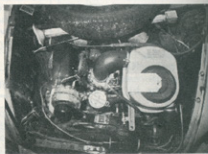
Morda smo zares imeli smolo – in je bila supertestna dyane kot eden izmed prvih Citrosovih primerkov rojena pod nesrečno zvezdo. Ampak lak se je začel luščiti že sredi preskušnje in smo morali že tedaj zaprositi ilirčarje za nekaj ur dela. Proti koncu supertesta pa je bilo še huje. Morda so še najbolj zgovorne fotografije,



Vozniški sedež: potem ko je popustil okvir naslonjala, se je razcefrala tudi sedežna prevleka. Skozi luknje so silili jekleni kaveljci



Odprta zadnja desna vrata so razkrila žalosten prizor: rja je prežrla lak in odločno načela pločevino



Zračno hlajeni dvovaljnik: pokrov nad njimi pa smo morali odprati le tedaj, kadar je zatajil zaganjalnik in kadar smo dolivali olje!

## DNEVNIK SUPERTESTA

Prevozili:	1.000 km (prevzem vozila)
8. 8. 1976	10.000 km (Am. 1/1977)
24. 12. 1976	30.000 km (Am. 26/1977)
14. 10. 1977	50.000 km
23. 7. 1978	

<b>Poprečna poraba goriva:</b>	
1.000–10.000 km	8,3 l/100 km
10.000–30.000 km	8,5 l/100 km
30.000–50.000 km	7,9 l/100 km

<b>Vzdrževanje po navodilih proizvajalca:</b>	<b>35.050 km:</b> servisni pregled, menjava olja, itd.
	<b>40.250 km:</b> servisni pregled, menjava olja, itd.
	<b>45.100 km:</b> servisni pregled, menjava olja, itd.
	<b>49.850 km:</b> servisni pregled, menjava olja, itd.

<b>Metrnje in okvare:</b>	<b>31.200 km:</b> pregorela žarnica žarometa
	<b>34.200–35.050 km:</b> motor nerad vžiga
	<b>34.450 km:</b> predrta zračnica
	<b>38.000–40.250 km:</b> sklopka drsi, zaveje slabijo, motor pušča olje
	<b>39.800 km:</b> zlomljeno naslonjalo voznikovega sedeža
	<b>43.500–45.100 km:</b> časno negaja zaganjalnik
	<b>46.800–49.850 km:</b> »zvižganje« ležaja zadnjega kolesa
	<b>47.300 km:</b> rahljo trčenje, počeno steklo zadnje luči
	<b>47.500–49.850 km:</b> škrtanje v volanskem mehanizmu
	<b>48.800–49.850 km:</b> prestavna ročica se zatika
	<b>49.870 km:</b> počena izpušna cev, odpada trobija, ni tesnila na drogu volana, podvozje drgeta in poka

<b>Popravila:</b>	<b>31.200 km:</b> zamenjamo žarnico (sami)
	<b>34.500 km:</b> krpanje zračnice
	<b>35.050 km:</b> mehaniki nastavijo uplinjač
	<b>40.250 km:</b> mehaniki zamenjajo sklopko in tesnila motorja, nastavijo zavore ter popravijo voznikovega sedeža
	<b>41.000 km:</b> menjava vseh štirih gum
	<b>45.100 km:</b> mehaniki pregledajo zaganjalnik
	<b>49.850 km:</b> mehaniki zamenjajo kolesni in volanski ležaj, pregledajo volanska vodila, zamenjajo zobnik volana in popravijo prestavno ročico
	<b>50.000 km:</b> sami zamenjamo izpušni lonec, pričrtaimo trobijo, vstavimo tesnilo ob volanskem drogu in se sprizajamo s pokanjem in drgetanjem podvozja

## STROŠKI

<b>Stroški med 1.000 in 10.000 km:</b>	<b>1.198,00 din</b>
<b>Stroški med 10.000 in 30.000 km:</b>	<b>1.671,00 din</b>
<b>Stroški med 30.000 in 50.000 km:</b>	
servis pri 35.000 km:	95,00 din
olja (deita TLX 20W40)	484,00 din
delo (menjava olja, nastavitve vžiga in uplinjača)	
servis pri 40.000 km:	142,00 din
olja	
delo (menjava olja, sklopke, tesnenje motorja, popravilo sedeža)	1752,00 din
drobni material, sklopka, tesnila	1767,00 din
servis pri 45.000 km:	
olja	129,00 din
delo (menjava olja, nastavitve vžiga, pregled zaganjalnika)	484,00 din
servis pri 50.000 km:	
olja	190,00 din
delo (menjava olja, nastavitve vžiga, zamenjava ležajev kolesa in volana, zamenjava volanskega zobnika, pregled vodil in popravilo prestavne ročice)	2280,00 din
drobni material, ležaja, zobnik	966,00 din
<b>SKUPAJ servis</b>	<b>8309,00 din</b>
žarnica, krpanje zračnice, gume in zamenjava, izpušni lonec, tesnilo ob volanskem drogu	2072,00 din
<b>Stroški med 30.000 in 50.000 km (brez goriva in dolitega olja):</b>	<b>10.381,00 din</b>
<b>Stroški med 1000 in 50.000 km:</b>	
popravila, vzdrževanje (tudi gume):	13.250,00 din
obvezna dodatna oprema (trikotnik, prva pomoč, žarnice)	227,00 din
dolito olje	1058,00 din
gorivo	27.763,00 din
<b>SKUPAJ</b>	<b>42.318,00 din</b>

## PRIMERJAJTE

avto na superestu	cena prevoženega kilometra (brez cestnine, zavarovalni in amortizacijski)	cena prevozi kilometra (brez cestnine, zavarovalni, amort., goriva in dolitega olja)
zastava 750	23,33 par	11,08 par
zastava 1300	43,49 par	23,35 par
škoda 1000 MB	26,94 par	9,19 par
austin 1300 MB	33,77 par	13,74 par
BMW 1800	35,5AR	14,20 par
citroen ami 8	26,58 par	11,52 par
zastava 101	45,95 par	17,49 par
VW 1200	39,11 par	9,98 par
VAZ 2101 lada	60,60 par	16,65 par
IMV renault 4 TL	58,84 par	13,16 par
IMV renault 12 TL	72,99 par	18,90 par
citroen GS 1220 club	90,93 par	30,36 par
citroen dyane 6	86,36 par	27,50 par

**Opomba:** primerjalno tabelo objavljamo bolj zaradi tradicije kot pa zaradi uporabne vrednosti. Upoštevati morate, da smo preskušali zastavo 750 že leta 1967, zastavo 101 leta 1972, renault 12 TL leta 1975, pa tudi no superesta citroena GS sta minili že dve leti. Kaj se je medtem dogajalo s cenami avtomobilov, opreme in servisnih uslug pa vsi dobro vemo.

na katerih je razločno videti, kako nasilna je bila rja na robnih prednje šipe, na zdrijih

blatnikih in pod desnimi vrati. Seveda ne gre pozabiti, da sta dve zimi pomenili nekaj

mesecev vožnje po soljenih in zapackanih cestah in da bi pločevina vestnemu lastniku,

ki bi jo vsakič sproti opral ali pa bi se vožnjam skozi najhujšo nesnago odrekel, verjetno dosti bolje služila! Toda resnici na ljubo moramo zapisati, da so zime preživljali tudi drugi super testni avtomobili dole, pa pri njih rja ni bila zmagovita do tolikšne mere.

Velik del preskušnje smo imeli težave še z voznikskim sedežem, ki je sproti klecnil in (nadpoprečno) težkim vozniki in so ga spravili v red šele varilnici na servisu. In prav nič manj zoprni ni bil zaganjalnik, ki je od časa do časa, a povsem la lepem, odpovedal pokorščino. Da smo morali potem vneto sukati zaganjalno ročico.



Foto JANEZ ZRNEC

## SUPERTESTE – CITROEN DYANE 3

Toda: petdeset tisoč kilometrov je toliko kot enkrat okoli Zemljinega trebuha in še malo čez – in na vsej tej dolgi poti dyane ni nikoli obstala sama od sebe! Ščasoma smo se navadili tudi njene slabše plati, torej malce robate notranjosti, ne preveč udobnih sedežev in preglasnega motorja. Pozimi smo si pomagali s trdno plastično streho, ki je vsaj malce zatrla mraz in hrup, poleti pa smo uživali v vseh tistih rečeh, zaradi katerih so najmanjši citroeni že dolgo pri srcu večnim mladcem in mladkam...

Francoski značaj? Da, seveda! Dyane je citroen in je že zaradi tega svojeglavo zasnovana. Toda na cesti zna dolgo drveti in zanesljivo vijugati. Kos je tudi tistim mladeniškim željam, ko voznik zavije z asfalta čez drn in strn in hoče od avta, da postane džip. In navsezadnje se dyane – vsaj pri nas – prav dobro znajde tudi v vlogi družinskega vozila, kabrioleta torej, ki je še zmeraj preklemsko drag, a tudi v razred denarno najodstopnejših avtomobilov.

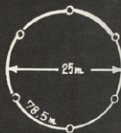
Tako je ne le ob nakupu, ampak tudi potem, ko ta avto že imate. Saj sestavek vseh stroškov ni pretirano visok – seveda z upoštevanjem, da nagrizene pločevina sami nismo popravljali, ampak smo vrnili tovarni takšen avto, kakršen je na naših slikah.

**Konec dober, vse dobro! Za nas je konec vedno srečen, če je avto na cilju preskušnje cel, če so z njim vred cel tudi vozniki.**

Zdaj je dyane pri mehanikih: razdrli jo bodo in z nami vred natanko pregledali vse najpomembnejše dele njene drobovja. Potem bomo vedeli tudi to, kako so 50.000 kilometrov napornih voženj prestali motor, menjalnik, diferencial – skratka, vse tisto, kar je sicer skrito očem. Ampak to sodi že k drugemu delu supertestnega zaključka, ki ga bomo objavili v eni izmed naslednjih števil naše revije.

M. ČESENJ

## PREIZKUS V KROGU



Na letališki ploščadi smo s stožci označili krog s premerom 25 metrov. Voznik je skušal zvoziti krog okoli stožcev kar se da hitro, večkrat v obeh smereh. Iz srednje vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve – pravijo ji tudi »steering pad« – je moč sklepati, kako se avto drži ceste v zelo ostrem ovinku.

## SLALOM



Stožce smo razporedili v ravno črto, da so bili po deset metrov vsakebi in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrsko progo (z letični štartom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

## PREHITEVANJE



Testnik je moral kar najhitreje prevoziti progo s skice (z letični štartom). Podrt stožec razveljavi meritve. Hitrost, s katero avto prevozi progo, govori o tem, kako se vozilo drži ceste ter kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in ob nenadnem spreminjanju smeri. Ta preizkus je zelo podoben izogibanju nepričakovani oviri in zato ali reševanju iz nevarnih »skarjev«.

## HVALIMO

- vzdržljiv in varčen motor
- zelo dobro lego na cesti
- učinkovite zavore
- pet vrat
- prilagodljiv prtjažnik
- zložljivo streho (poleti)
- udobno vzmetenje

## GRAJAMO

- hrupen motor
- prevelik in nerodno nameščen obroč volana
- skopo opremo
- slabe sedeže
- pretirano nagibanje karoserije (na ovinkih)
- pozimi hladno notranjost
- lak in pločevino, ki nista kos rji
- odlično previsoko ceno

## NAŠE MERITVE

prevožena pot	10.000 km	30.000 km	50.000 km
največja hitrost (km na uro)	115	112	114
pospeški (s):			
0– 40 km na uro	5,8	5,9	5,8
0– 60 km na uro	10,2	10,7	10,6
0– 80 km na uro	17,3	18,5	18,2
0– 100 km na uro	30,8	32,0	31,3
400 m brez zaleta (s. končna hitrost)	24,6 (92)	25,4 (90)	24,9 (92)
1000 m brez zaleta (s. končna hitrost)	45,0 (106)	46,5 (106)	45,5 (107)
prožnost – kilometer z začetno hitrostjo			
40 km na uro v 4. prestavi (s. končna hitrost)	47,9 (106)	48,1 (106)	48,0 (101)
meritve med stožci (s. poprečna hitrost)			
preskus v krogu		9,2 (30,7)	
slalom		11,9 (30,2)	
prehitevanje		4,1 (105,3)	
poraba goriva (l/100 km)			
poprečno po etapah	8,3	8,5	7,9
poprečno na superestu		8,1	
poraba olja (l/1000 km)			
poprečno po etapah	0,5	0,6	0,6
poprečno na superestu		0,6	

Opomba: meritve smo vsakič opravili z dvema osebama v avtomobilu in s polno posodo goriva. Meritve med stožci smo opravili le enkrat – po 8600 prevoženih kilometrih (glej skice in opis meritve).