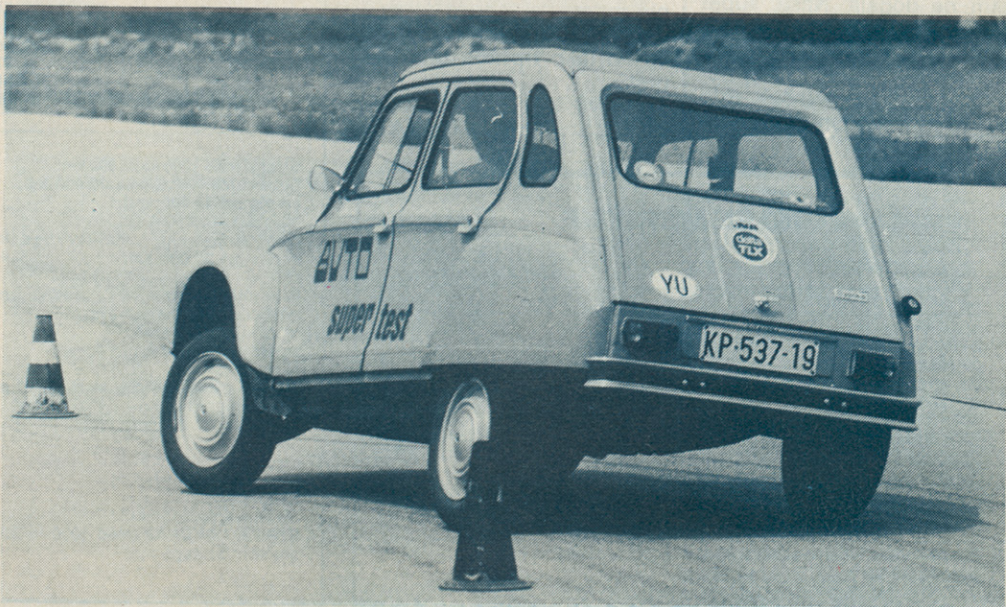


DRUGA ETAPA

CITROEN DYANE
6 – PO 30.000 km

Groza! – pravimo, ker smo navajeni, da nam kilometri hitreje frčijo izpod koles. A nič ne pomaga: ker poleg dyane vozimo še Renaultovo »štirico«, obenem z njima pa seveda tudi druge testne avtomobile, sta oba supertestneža zato manj vprežena in počasneje sestevata prevožene poti. To pa ne pomeni, da je supertest zato kaj manj zahteven!

Trideset tisoč kilometrov sicer ni veliko, je pa več kot polovica dolgotrajne preskušnje – Dyane 6 se bliža cilju



Tole je torej zapis s konca druge dyanine etape. Prvo, po 10.000 prevoženih kilometrih, smo opisali v letošnji prvi številki revije. Resnici na ljubo: zdaj bo dyane vsak čas zabeležila 40.000 kilometrov supertestne preskušnje, ampak ker je gneča tudi na naših straneh, ne le na cesti, smo s poročilom malce v zamudi.



Drugi del supertesta dyane 6 je potekal pretežno v razmerah, za katere je ta avtomobil ustvarjen. Zdj zelo dobro vemo, da so potniki v dyane veliko bolj zadovoljni z vožnjo v lepem poletnem vremenu kot pa s prebijanjem skozi alpski mraz. Če je sonce, v avtu dosti manj piha pa tudi šipe se ne rosijo. Kadar pa se, zaleze le krpa. Saj ventilatorja v dyane ni.

Pa nam je dyane poleti krepko povrnila zimske očitke, da nas v njej zebe: pokvaril se je mehanizem za ravnanje ogrevanja in nam zabelil s prvcato pripeko. Dokler nam mehaniki niso pomagali, smo staknili ogrevalni cevi.

Kaj se je v dveh desetisočkah kilometrov že zgodilo, najrazločnejše povesta tabeli okvar in popravil, skupaj s stroški. K izdatkom nismo prišli lakiranja zarjavelih robov karoserije: v tovarni so namreč zatrdili, da se to drugim dyanam ne dogaja. Naša, supertestna je bila med prvimi izpod domačih rok in sploh prva z živomodro barvo. Torej nekakšen poskusni kunček, zato v tovarni odpadanje laka pri-

števalo na ta račun. Za zdaj jim verjamemo!

Povedati je treba: zavajal nas med prvima dvema etapama ni presenetila z ničemer, kar bi nas na cesti spravilo v težave. Edinole vozniki sedež je pretirano nežni; najprej so popokale vzmeti, nato se je zlomil še okvir naslonjala. Res pa je, dav testni ekipi nismo vsi ravno najlažji!

Primerjava zmogljivosti po 10 000 in 30 000 kilometrih (glej tabelo!) pokaže, da je bila dyane 6 po drugi etapi malce krajše sape – pa ne za toliko, da bi zaslužila grajo. Tudi poraba goriva je za spoznanje večja in (poprečno zračunano) smo na vsakih 1000 kilometrov dolili za 0,1 litra olja več. Ves čas preskušnje uporabljamo olje INA delta TLX, o katerem bomo na koncu supertesta in s pomočjo laboratorijskih analiz tudi spregovorili nekaj besed.

Za zdaj le to: če v dyane pozabimo tiste napake, ki sodijo k njenemu značaju, smo z njo zadovoljni. Konec dober – vse dobro, pa bomo zapisali, če bo tako trpežna tudi vnaprej.

M. ČESENJ
foto: V. ZAPLATI

NAŠE MERITVE

	10 000 km	30 000 km
največja hitrost (km na uro)	115	112
pospeški (s)		
0–40 km na uro	5,6	5,9
0–60 km na uro	10,2	10,7
0–80 km na uro	17,8	18,5
0–100 km na uro	30,8	32,0
400 m brez zailata (s, končna hitr.)	24,6 (92)	25,4 (90)
1000 m brez zailata (s, končna hitr.)	45,0 (108)	46,5 (105)

prožnost – kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi (s, končna hitr.)

47,8 (102) 48,1 (101)

poprečna poraba goriva (l/100 km)

8,3 8,5
poraba olja (l/1000 km)

0,5 0,6

Opomba: meritve smo obkraj opravili z dvema osebamav avtu in s polno posodo goriva.

DNEVNIK SUPERTESTA

stanje številca ob prevzemu vozila (8. 8. 1976)	1 000 km
24. 12. 1976	10 500 km
14. 10. 1977	30 000 km

poprečna poraba goriva (1000–30.000 km)	8,4 l na 100 km
---	-----------------

vzdrževanje po navodilih proizvajalca	14.400 km: servisni pregled, menjava olja, itd.
	20.600 km: servisni pregled, menjava olja, itd.
	25.100 km: servisni pregled, menjava olja, itd.
	29.800 km: servisni pregled, menjava olja, itd.

motnje in okvare	10.500–11.000 km: utrjpalke občasno ne delujejo
	11.700–12.150 km: zamažena brizgalica za vodo
	14.800 km: pregorela žarnica žaromet
	15.450–16.000 km: vozniki sedež se posede
	16.090 km: predrta žarnica
	17.000–20.600 km: volan rahlo vleče desno
	17.200–20.600 km: gretja ni moč izkjučiti
	22.060 km: prečrta žarnica
	23.000–25.100 km: nja na robovih karoserije
	23.500–25.100 km: hrustanje v prednji premi
	24.750–25.100 km: zlomljen nosilec voznikega sedeža
	27.800 km: ključavnica zadnjih vrat se zatika

popravila	10.500–11.000 km: utrjpalke popravljamo (sami), okvare prenehajo
	12.150 km: brizgalno odmašimo (sami)
	14.800 km: zamenjamo žarnico (sami)
	16.000 km: popravimo sedež (sami)
	16.100 km: kranje zračnice
	20.600 km: mehaniki pregledajo premo, popravilo nastavljanje ogrevanja
	22.100 km: kranje zračnice
	25.100 km: ličanje zarjavelih delov (brzlačno), pregled prednje preme, popravilo voznikega sedeža
	27.800 km: ključavnico zadnjih vrat popravimo (sami)

Stroški med 1000 in 10.500 km:	1.198,00 din
Stroški med 10.500 in 30.000 km:	
servis pri 15.000 km:	
olje (delta TLX 20 W 40)	76,00 din
delo (menjava olja, nastavitve vžiga, itd)	162,50 din
servis pri 20.000 km:	
olje	76,00 din
delo (menjava olja, vžig, prednja prema, svečici, ogrevalna naprava)	370,00 din
servis pri 25.000 km:	
olje	95,00 din
delo (menjava olja, vžig, sedež, pred prema)	76,00 din
drobni material	345,00 din
servis pri 30.000 km:	
olje	52,00 din
delo (menjava olja, svečici, vžig)	76,00 din
drobni material, svečici	195,00 din
Skupaj servis	80,00 din
žarnica, kranje zračnic	1.603,50 din
STROŠKI SKUPAJ (med 1000 in 30.000 km, brez goriva in dolitega olja)	88,00 din
	2.869,50 din