

Dijana in katra – jima pravimo po domače. In ker sta za dinarje ter sodita v najcenejši avtomobilski razred, sta tolikanj bolj priljubljena pri naših kupcih. Zato smo ju postavili na isto

DVOBOJ S FRANCOSKIM PRIOKUSOM

Ljubljenca množic, podobna po zasnovi, obliki in zmogljivostih – Poreklo: francosko, izdelava: made in you



startno črto, posebej za tale primerjalni test. Saj ni bilo težko: oba avtomobila sta že debelej pole leta pri hiši, oba zaradi trpežnostnega preskuša, ki traja – po normah Avto-magazina – polnih 50.000 prevoženih kilometrov. Za dyane 6 je zdaj polovica, za R 4 TL special pa tretjina te poti.

To pomeni, da smo o obeh avtomobilih že pisali: prvo superatestno poročilo o dyane 6 smo zapisali v letošnji prvi, o renaultu 4 TL special pa v letošnji deveti številki »Avto-magazina«. Zdaj smo ju postavili včrtic, da bi odgovorili na vprašanje: kateri je boljši?

To je težko. Avtomobila sta istega, francoskega porekla, zelo podobnih oblik, skoraj enaka po zasnovi, bratska po zmogljivostih, podobna po ceni. Zato bomo zbrali vsa spoznanja z njunih supertestnih vožnj na tudi z letališkega beto-

na, kamor smo ju hkrati zapejali nalašč za tale primerjalni test. Izmerjene rezultate in vse glavne podatke smo strnili v tabelo.

KAROSERIJA

VIDEZ

O lepoti je težko soditi, saj si moški niti ob pogledih na brhka dekleta nismo edini. In

tudi redkokateri ženski je všeč sosedin plašč iz krzna. Kolikor ljudi, toliko okusov. Dyane in »štirica« nista od včeraj in to se jima že nazven pozna. Renault 4 so ukrojili leta 1961 in odtej je doživel le nekaj drobnih popravkov; spominja na poltovornjak. Dyane 6 je nastala leta 1967, ker so bili Citroenovci preprizani, da je spaček ostarel. Toda podedovala je dosti njegovih potez, s privzognjenim zadkom in s platneno streho vred. Zadek je posvečno prisekan, zato je dyane malce manj podobna kombiju.



PROSTORNOST

Če za hip pozabimo na udobje v razkošnih limuzinah, potem je v dyane in renaultu 4 dovolj prostora za štiri potnike. Peti je v obeh na tesnem. Notranja dolžina, ki jo merimo od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja, je v renaultu za drobec krajsa. Toda, merjeno pri kompolčih, je dyane ozja. Ravni in razmeroma majhni prednji šipi sta v obeh avtomobilih krivi za občutek utesnjnosti.

PRTLJAŽNIK

Po tovarniških podatkih je dyanin prtljažnik prostornejši (dyane: 250 l, R 4: 210 l). Tudi ko smo s kockami izmerili uporabni prostornini, je ostala prednost citroenu. Oba prtljažnika je moč tudi povečati: zato je treba pri dyane zadnjem klop izvleči in pustiti doma, pri R 4 pa jo le prekučiniti naprej, kar je dosti pripravnejše. Toda rezultat je spet v prid dyane – 630 : 370 dm³. Dno prtljažnika je pri renaultu ravno in prevlečeno z gumasto preprogo, pri dyane pa stopničasto in golo.

OBTEŽBA

Renaultova »štirica« je s 395 kg dovoljene obtežbe za 65 kg močnejša od nasprotnice. Toda zadka obeh avtomobilov se pri največji obtežbi skoraj enako povesita in za nočno vožnjo je treba naravnati žaromete: pri renaultu mora voznik izstotipiti in premakniti vzvoda, ki sta ob lučeh, v dyane zavrti le gumb pod armaturno ploščo.

SEDEŽI

Ni dvoma: sedeži v renaultu 4 TL special so kvalitetnejši, širši in manj utrudljivi. Pomik prednjih sedežev v tem avtomobilu je večji, prednjima naslonjaloma je moč nastavljati nagib. Sedeži v obeh avtomobilih so prevlečeni s sintetično tkano, njihova konstrukcija je v dyane na komaj še sprejemljivi stopnji preprostosti.

VRATA, VSTOP IN IZSTOP

Oba avtomobila imata po pet vrat, pri obeh so zadnja stranska vrata zelo ozka, da je vstopanje in izstopanje še najbolj podobno telovadbi. Vrata na zadku se pri obeh odpirajo od roba strehe do tal, obakrat s šipo vred. Opora teh vrat se pri renaultu pregiba samodejno,

pri dyane pa jo podpre zatič, ki zahteva, da ima tisti, ki vrata zapira, prosti obe roki.

POČUTJE

ARMATURNA PLOŠČA IN OPREMA

Tudi pri opremi velja, da ni vsaka za vsak okus. Zato ocenjujemo predvsem njeno priročnost in njen prispevek k varni vožnji. Oba avtomobila sta opremljena s trikotnimi varnostnimi pasovi ob prednjih sedežih, z varnostnimi utripalkami, z zunanjima vzvratnima ogledaloma, z enostopenjskimi brisalniki metlice so pri R 4 opremljene z vzmjetimi in temeljiteje brišajo šipo ter z mehanskima črpalkama za pranje prednjih šip (pri dyane na nožni, pri R 4 na ročni pogon). Poleg tega ima renault

še kontrolno lučko zavornega kroga in enostopenjski ventilator, ki pomeni v primerjavi z dyane precejšnjo prednost.

Armaturalni plošči nista nikarška stilistična dosežka, z ročicami in stikali vred sta francosko samosvojni in renaultova je le malenkostno preglednejša; zdi se tudi bolj urejena. Ročici ročnih zavor sta obakrat pod volanom, obe prestavni ročici štrliči iz armaturalne plošče (shemi pretikanja različni), obroč volana je v renaultu manjši, pokončnejši in za obračanje lahkonjejši.

GRETJE IN ZRAČENJE

Pozimi so potniki v renaultu dosteni na boljšem. Poleti pride »do besede« dyanina platnen straha, ki poskrbi za učinkovito zračenje. Sicer pa so ročice za nastavljanje ogrevanja in zračenja v obeh vozilih enako nepriročne, reže za sveži zrak, ki so obakrat tik pod prednjim šipo, so v obeh tekmecih enaki poroki za zoprin prehlad glave. Ogrevanje notranjosti je pri dyane odločno preslabotino.

ROPOT

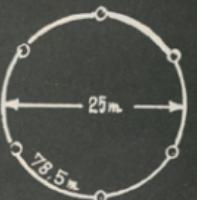
Niti dyane, niti »štirica« ne sodita med tipe avtomobile. Motorja sta hrupna in črički, ki se oglašajo zdaj tu, zdaj tam, skrbijo, da bi ju kdo ne zamejil z rolls-roycem. Toda vse v okviru znosnega!

VZMETENJE

Vzmetenje, ki ga Francozi vgrajujejo v avtomobile, je prav



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 vsaksebi in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrsko progno (z letičnim štartom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

PREHITEVANJE



Testnik je moral kar najhitreje prevoziti progno s skice (z letičnim štartom). Podrt stožec razveljavlji meritve. Hitrost, s katero avto prevozi progno, govorji o tem, kako se vozilo drži ceste ter kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in ob nenadnem spremenjanju smeri. Ta preizkus je zelo podoben izogibanju neprizakovani oviri na cesti ali reševanju iz nevarnih »škarj«.

tehnički podatki, naše meritve, cena, proizvajalec

Citroen dyane 6

renault 4 TL special

zgradba motorja	2-valjni boxer	4-valjni, vrstni
giblja prostornina (kubiki)	602	845
največja moč (KM pri vrt/min)	32/5750	34/5000
vrsota pogona	na pred. kolesi	na pred. kolesi
Število prevoženih km	25.000	14.000
največja hitrost (km na uro)	112	115
pospešek (s): 0 – 40 km na uro	5,9	4,6
0 – 60 km na uro	10,7	8,9
0 – 80 km na uro	18,5	16,7
0 – 100 km na uro	32,0	29,0
400 m brez zleta (s)	25,4	22,4
1000 m brez zleta (s)	46,5	40,0
prožnost (1 km od 40 km na uro)	48,1	42,0
preskus v krogu: čas (s), popr. hitr. (km/h)	9,2 (30,7)	9,3 (30,4)
slalom v krogu: čas (s), popr. hitr. (km/h)	11,8 (30,5)	12,0 (30,0)
prehitovanje v krogu: čas (s), popr. hitr. (km/h)	4,1 (105,3)	4,2 (102,8)
poprečna poraba goriva (1/100 km)	8,3	8,3
porabe olja (1/1000 km)	0,5	0,2
cena v Ljubljani (z vsemi davki)	67.987,60 din	73.418,30 din
proizvajalec	Cimos, Koper	IMV, Novo mesto

tako slavno kot njihove postelje. Dyanino vzmetenje je kos tudi zelo gubastemu cestišču, spominja na gugalnico in se zdi dostikrat pretirano mehko. Renault je malce trši, a še zmeraj straši s (sicer nevernarim) prečnimi nagibanjem. Na gladkih cestah je v obeh – kot bi sedel na puhu.

IZDELAVA

Za avtomobilski razred je pri obeh tekmečih dovolj solidna, res pa je tudi, da je že zasnova takšna (na primer prostor za potnike), da ne zahteva pretirano natančnih rok. Cemosu zamerimo površnost pri likiraju, saj je barva na številnih robovih spremena v rjo; najbolj kritične dele so morali znova prebarvati.

MOTOR IN ZMOGLJIVOSTI

MOTOR

Razlika v konstrukciji motorjev je dosti večja kot so razlike pri njunih zmogljivostih. Citroenov dvovaljni boxer z zračnim hlajenjem je le za las šibkejši od Renaultovega vodno hlajenega vrstnega štirivalnika. Pri tem si pomaga z višjimi vrtljaji, ki pa kljub vsemu niso tako kritični, da bi mu bistveno skrajševali življenjsko dobo. Motor štirice teče mirneje, je pa mnogo prej in dosti odločneje upre pretiranju z vrtljaji. Sunke dyaninega dvovaljnika pa blaži težak vztraj-

nik, zaradi katerega motor zaraža ukaze s pedala za plin. Citroenov motor je požrešnejši pri olju, poprečni porabi goriva pa sta povsem enaki.

ZMOGLJIVOSTI

Renault 4 TL special je hitrejši, poskočnejši, njegov motor je prožnejši. To so zmage štirivalnika nad dvovalnjnikom. Toda razlike (glejte tabelo!) so zelo majhne. Za oba avtomobila velja: voznik se mora privaditi tekoče vožnje, pravočasnega pretikanja navzdol in izkoriscanja zleta, odvaditi pa tveganih prehitovanj. Dyane 6 in renault 4 nista avtomobila za premagovanje transkontinentalnih razdalj (njuni privrženci bodo zdaj oporekali), ampak dovolj zmogljiva malčka za vožnjo po vsakdanjih opravkih.

MENJALNIK, PRETIKANJE

Prestavna razmerja so pri dyane in štirici enako dobro izbrana, pri sinhronizaciji prednjih štiric. Obe prestavni ročici zahtevajo vajo, še potem se prikupita vozniku. Renaultova se nam zdi pripravnejša, z bolj logično shemo pretikanja.

VOZNE LASTNOSTI

VIDLJIVOST

Pri obeh avtomobilih je enako slaba: prednji špiji sta pre-



majhni, njeni oporniki zastirajo voznikov pogled, dolžin prisekanih zadakov se morata voznika priučiti, šipe se rade rošijo, pogleda v zunanjje vzvratno ogledalo motita spoja pomičnih šip na vozniških vrtilih, brisalniki obrišajo preskopo površino prednje šipe in žarometi so obakrat komajše zadovoljivo močni. Notranje vzvratno ogledalo je pri R 4 povsem neuporabno.

OKRETNOST

Merilo okretnosti so rezultati slalomskih voženj. Voznik, ki je vozil oba avtomobilova, bi prisojel, da je renault okretnejši. Izmerjeni časi in poprečne hitrosti so dokazali nasprotno. Res pa je, da zahteva dyane med naglim vijuganjem veliko več moči na volanu, vozniški roki sta dosti prej utrjeni kot v renaultu.

LEGA NA CESTI

Obnašanje tekmecev na ostrih, hitro voženih ovinkih je zelo podobno. Oba poganjajo prednja kolesa, pri obeh je glavnina teže v nosu. O legi na cesti govorita meritiv vožnje v krogu in prehitovanjanju: dyane se pohvali z malenkostno boljšima časoma oziroma poprečnim hitrostima, čeprav se voznik v njej – zaradi močnejšega prečnega nagibanja – počuti manj varnega. Sicer pa obo avtomobilova silita z nosom iz ovinka in ju je zlahka moč zravnati z naglim odvzemanjem plina. Med prehitovanjem privzidigljeta notranje pogonsko kolo. Bočni veter: renault 4 je nanj občutljivejši.

ZAVORE IN ZAVIRANJE

Z merjenjem zavornih poti bi na grobem letališkem betonu

povsem uničili gume. Zato se takšnemu preskušanju zavor ogibamo, k njihovi oceni pa zapišemo mnenje vozniških: dyanin zavorni pedal zahteva ob pritisku manj moči, zavore se zdijo učinkovitejše. Pri R 4 med zaviranjem počepa zadek. Obe ročni zavori prijemljata na prednji kolesi in sta enako zanesljivi.

GOSPODARNOST

To je poglavje o denarni plati tega dvojboja, torej o stroških. Čeprav stroški niso nikdar pri-

jetna reč, že zdaj zapišemo: citroën dyane 6 in renault 4 TL special nista avtomobila takšne sorte, ki bi skubila lastnike. Čeprav vozimo oba avtomobila že po več mesecov, še nismo zabredli v pretirane izdatke.

PORABA GORIVA

Poprečni porabi goriva sta enaki, toda ker ima renault znatno večjo posodo za gorivo, to pomeni, da se je treba z njim precej manjkrat ustaviti na bencinski črpalki. Pri porabi ne gre pozabiti, da smo avto-

mobilna ves čas njune preskušnje priganjali bolj kot bi to potrebovali voznik.

KAKO GA KUPIM IN PRODAM

Začetek je enak: za obo avtomobiloma morate odšteti dinarje, za obo je dolga vrsta kupcev. Renault 4 TL special je z vsemi davki vred za debelih pet tisočakov dražji od ceni v Ljubljani. Za obo avtomobiloma tudi velja, da se, na račun trpežnosti, rabljena dobro prodajata.

DAJATVE

Pri obveznem zavarovanju in cestnini ni razlik, kasko zavarovanje renaulta 4 je za malenkost dražje.

SERVISIRANJE

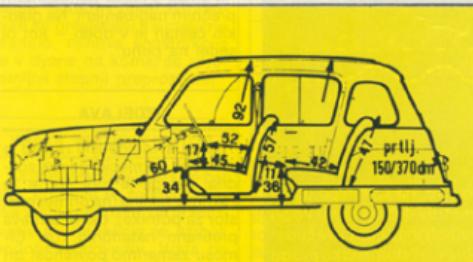
Tudi pri tem poglavju sta tekmeca približno na istem: za vzdrževanje sta obo enako nezahtevna, servisna mreža obeh firm je v Jugoslaviji dovolj razvijena. Tudi pri cenah rezervnih delov ni večjih razlik.

ZA KONEC

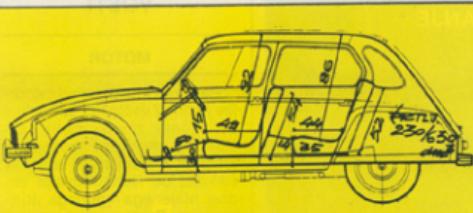
Čimvečkrat smo se presedeli iz dyane v R 4, bolj očitno je bilo, da sta tisti dva avtomobilova zelo podobna. Namenjena sta tistim kupcem, ki si ne zmorcejo ali nočejo kupiti dražjega, zahodnejšega vozila. Pa še vsem tistim, ki jih ne moti, če postavijo v garazo malco staromodno zasnovan in preprosto izdelan avto. Kdor je ob tem vseeno bolj naklonjen udobjnejšemu pocutju bo – morebiti – segel po renaultu 4. Kdor bi bil rad poseben z mladeničko razkritjo streho nad glavo – se bo ozril po dyane 6. Odločitev torej prepustite lastnemu osudu! Toda na vsak način velja razmišljati o obeh avtomobilih hkrati.

MARTIN ČESENJ

Foto: MARJAN ZAPLATIL



Renault 4 TL special – notranje mere (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri komolčih spredaj 127, zadaj 130; širina prednjega sedeža 56, zadnje klopi 120; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjalja pribl. 146; pomik prednjega sedeža 19; odprtina vrat (širina x višina) spredaj 80 x 97, zadaj 60 x 97; uporabna prostornina prtljažnika 150 oziroma 370 dm³



Citroën dyane 6 – notranje mere (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri komolčih spredaj 122, zadaj 127; širina prednjega sedeža 52, zadnje klopi 117; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjalja pribl. 150; pomik prednjega sedeža 12; odprtina vrat (višina x širina) spredaj 98 x 47, zadaj 97 x 72; uporabna prostornina prtljažnika 230, oziroma 630 cm³