

# TOMOS CITROEN 2 CV 6

Najuglednejši spaček

Martin Česenj

Cena:

21788 dinarjev ali  
1308 ameriških dolarjev

Zavarovanje:

obvezno 208 dinarjev  
kasko brez franšize  
1912 dinarjev

Cestnina: 80 dinarjev

Proizvajalec:

Tomos, Koper, Šmarska 4

kar avto. Ampak tisto o jajcih v košari še drži! Ne bomo več drezali v zgodovino! Ocenili bomo prerojenega, takšnega, kakršen je 2 CV 6 se je v Franciji rodil že pred letom dni, s traku v koprskem Tomosu pa je združil pred nekaj tedni. Svetlega, peščene barve, s serijsko številko 001 pod motornim pokrovom smo ga zapodili na preskušnjo. Kupeem bo na voljo še marca; za domač ali uvožen denar.

## Spaček preživel mlajše

Človeško je, da medtem, ko občudujemo novo, mislimo na tisto, kar bi bilo. Pa ne, da bi se upirali napredku: le razlike med včeraj in danes so včasih tolikšne, da jih ne moremo prezreti.

Ko smo sedli v testni spaček, povsem nov 2 CV 6, smo se najprej spomnili vzlikila, ki je ušel gospodu Pierru Boulangerju, ko je pred petintridesetimi leti ugledal prvi 2 CV: „Saj to štiri kolesa pod dežnikom!“

In usoda je hotela, da je bil prav gospod Boulanger prvi, ki je z velikim uspehom začel prodajati to čudno vozilo: prijetno grdo za oči, pa vseeno kos vsem francoskim muham pa željam po udobju.“

Medtem ko je htavta vrtel ročico, da bi zagnal motor, se je tedanj virovnik tolazil s tovarniškim gesлом: „Niti eno od jajc v košari ne bo strto, če jih boste vozili v 2 CV po najbolj razkriti nivojih!“

Pravljica pripoveduje, da je pradavni spaček ob takšnem hvalisanju vselej veselo pomeziknil z edinim žarametom.

Klikasta ročica za zaganjanje, gugajoče udobje in nenavadna oblika so ostali tudi najuglednejšemu spačku doslej: 2 CV 6. Pridali so pa veliko novega. Spaček zdaj ni več dežnik, je že



hoče voznik; še toliko, ko smo precej pretirevali s hitrostjo, smo volanu morali dodajati. 2 CV 6 nima več stare napake – vzdolžnega guganja; nagibanju poprek in v ovinkih smo se pa takoj prividili.

Volan zahteva močne roke, čeprav homokinetični zglobi na prednjih kolesih povsem prepričujejo zoporno tresenje med zavijanjem in pospeševanjem. Volan je namreč dokaj trd, cel avto malce neokreten. Velik rajndi krog in slaba preglejnost vzbujata strah pred parkirišči. Ne le, da ne vidiš zadka, ki stromo pada za zadnjim oknom – tudi prednja blatnica le slušti. Sicer nekateri trdijo, da vdrtine na spački „obleki“ ne motijo, nekateri pa le pametno vtrzajo pri oblikah, po katerih se voznik orientira – preden zahrešči namreč. Ostro in pri večjih hitrostih, smo zavirali na suhi, in mokri cesti. Spaček je obkrovat močno povesil nos, obstal pa v natanko predvidenih tircicah. Spačka spravi iz smeri le bočni veter, pa še takrat ga ni težko ujeti.

zraka, manjša, pod prestavno ročico, pa usmerja toploto k šipi ali k tiom. Z zelo nizkimi temperaturami se med preskušnjo nismo spoprijeli; ja pač zima zatajila, zaledeno šipo smo pa vsako jutro brez težav odtalili. Menda tudi zato, ker smo pred hladilne reže nastaknili platenino masko.

Spaček je še naprej avto potletja! Platnenina streha je tako preprosto nataknjena, da kar izziva tatove. V trenutku jo je moč zviti do polovice ali do kraja, pa široka reža pod prednjo šipo, ki zavezava, če odvijejo vijak sred armaturne plošči, in še na prst široke špranje ob robovih vrat (guma na vrtnih slabe tesni) zagotavljajo, da je v spačku prijetno, če že tudi zunaj spačka tako, se pravi toplo. Čudež bi bil, če bi vse to neprovostoljivo zračenje pozimi usahlilo. Zato nas je pač zeblo na račun poletnega ugodja. O trganju po udih bom poročal na stara leta.

### Še vedno špartanec

2 CV 6 ima 12-voltovno električno napeljavjo in alternator. Zimskih težav z elektriko torej ni. Žaromet svetlovo dovolj močno, brisalniki so z eno hitrostjo dovoljni. Tudi stropna lučka nad voznikovimi vrti omogoča, da se ponocni lahko razglazdejo po zemljevidu. Vseč nam je bilo marsikaj: preprosto, lčna armaturna plošča, obroč volana je prijetno nagnjen (kratkonogim se preveč zajeda v trebuhu) merilnik hitrosti je pregleden in dokaj nezmotljiv. Merilnik za gorivo je pa nenatančen, ker kazalec preveč niha. Kazalec na ampermetru rad zamuja, ko leže z negativnega polja; voznika se izogni. Odveč je kajik, ko je avto še nov; zagotovo pa koristi, ko pride z avtom vred tudi akumulator v leta. Ročica smerokazala se ne vraca sama od sebe, pač pa utripanje spremja izdatno glasno tiktanjanje. Tako prepričevalno, da smo vselej komaj čakali na izklop. Pogrešali smo svetlobno trobljo in peplenik; sovoznica bi zahtevala tudi zaslon zoper sonce.

Prestavna ročica je stvar okusa in navade. S priročno lego (vgreza se v sredo armaturne plošči) in enostavno shemo pretikanja se nam je hitro priljubila. Polica pod prednjo šipo je sicer velika, pa vseeno premajhna za vse drobnjarje. Drugih predalov pa v spačku ni. Nekaj posebenega, pa zato malo manj pametnega so okna na prednjih vratih. Odpiramo jih navzen takoj, da spodnji del drvnigove in zataknemo z zaskočko na zgornjem robu vrat. Kot pri prodajalcih časopisov.

Zaradi mehkega vzmetanja spaček kaj hitro zazna obtežev. Zato je vijak za nastavljanje žarometov nujna, praktična naprava. Svetlobni snop lahko vselej sproti usmerjate, kar z vozniskoga sedeža.



2 CV 6 je torej nekaj novega, ampak še spaček. Močnejši motor in druge izboljšave sta ga približala tekmemec njegovega razreda in mu podaljšala življenje. Saj so ga, kjerkoli smo z njim obstali, obkolili radovedneži in spraševali so: „Je to novi spaček? Je boljši? Že veste cen?“ In tako naprej. Število oboževalcev se spet veča. Manj ko je spaček podoben dežniku, več jih je.

### Za močnejše (okoli pasu) ni

Za spačkovo notranjost bi lahko rekli, da je namenjena gospodom, ki so vajeni sedeti s cilindri na glavah, a jih ne moti, če se pri tem tiščijo in dregajo s komolci. Spaček je oz, kot smo sodili na pogled, ima pa veliko prostora za noge. Tia so ravna in prostrana, brez stranskih izboklin. Zadnja klop je višja od prednje, potnika bolje vidita naprej, sta pa zato bliže stropu. S koleni nimata težav.

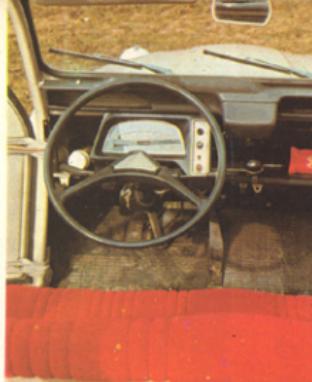
Za debeljine in za dame v ozkih krilih spaček ni. Stranski robovi klopi so previsoki, da bi lahko brez vaje ležli in sedali čeznje. Škoda, da prednje klopi niso razpoloviti v dva med seboj ločena sedeža! Tako bi naslonjala bolje kleplalo voznika, pa tudi prestavljanje sedeža naprej ali nazaj bi bilo enostavnejše. Nagiba naslonjal ni moč spremenjati, ugašajo so nam pa prevekle iz blaga.

Stiri vrata močno olajšajo vstopanje oziroma izstopanje, čeprav niso pretirano široka. Trije moč s preprostim zatičem zakleniti iz notranje strani, četrta, voznikova, zaklepa ključavnica v zunanjini kljukvi.

Nismo vedeli kam z velikimi kovčki. Spačkov prtičnik je zaradi priskekanega zadka prekratek. Veliko prostora zavzemata tudi rezervoarni koli in dvigalo, ki ležita nepokrita na drugi prtičniku. Mimogrede: dvigalo in ključ za odvijanje koles morate zaviti v tunje, da vam rotovanje med vožnjo ne uniči živev. Toda prtičnik lahko zelo enostavno povečate: odprtne le drobno kljukcio pod zadnjim naslonjalom in klop izvlečete. Za prtičko vam je zdaj na voljo ves prostor od prednje klopi do zadnjega roba avta. Lahko snamate tudi pokrov prtičnika in spaček bo kot mali tovornjak – dvosed.

### Poleti prijetno

Zračno hlajeni motor se hitro ogreje, vendar je količina toplega zraka, ki priteka v prostor za potnike premajhna, da bi lahko kljubovala malo hujšemu mrazu. Za naravnovanje gretja sta dve ročici: glavna dolgoča količino toplega



## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozel 1260 kilometrov  
Največja hitrost:  
112,2 km na uro (zalet 3,5 km poprečje treh meritov)

### Posebnosti:

400 m brez zaleta: 25,2 sek. (hitrost zadnjih pet metrov 89 km na uro)  
500 m na uro: 7,9 sekunde

600 m na uro: 11,0 sekunde  
700 m na uro: 14,9 sekunde  
800 m na uro: 18,8 sekunde  
900 m na uro: 22,8 sekunde

1000 m na uro: 26,8 sekunde  
1100 m na uro: 34,4 sekunde

0-110 km na uro: 51,0 sekunde

### Pročnost:

Dolvodno z zeločetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prekladu, 47,0 sekund — hitrost zadnjih pet metrov 104,5 km na uro.

### Poraba:

Na potovanju: najmanj 7 litrov goriva super na 100 km (izmenično nikoli hitreje od 100 km na uro), največ 11,8 litrov na 100 km (cesto po cestah nenege reda), na avtomobilski cesti 7,2 litra na 100 km (nospredje 0,6 litra na uro).

Po mestu: najmanj 9,0, največ 11,3 litra na 100 km. Prepročna poraba na testnih vožnjah: 9,4 litra na 100 km. Poraba olja: pritržljivo 0,6 litra na 1000 km.

### Natankost merilnih hitrosti:

kažečec na 40, resnična hitrost: 39 km/h

kažečec na 60, resnična hitrost: 57 km/h

kažečec na 80, resnična hitrost: 76 km/h

kažečec na 100, resnična hitrost: 95 km/h

## TEHNIČNI PODATKI

Motor spredaj poganja prednja kolesa

### MOTOR

#### Valji

— 2, boxer, blok in glava iz laha  
litmetri, suhe puše

— 2 —

— zrcalno

— 54 mm

— 70 mm

— 602 kubikov

— v prednji (členku)

— 5,51 gorivo: super

— enognjeni padotčni, solex

— 34 PIC'S 4, s čokom

— mehanična

— zunanjost, glavnem toku, hla-

— uljenje za olje, pri 6750 vrt/min

— izhaja: 33 KM (DIN) pri 7000 vrt-

— minuzi, 33 Nm (DIN) pri 5000 vrt/min

— 47 KM (SAE) (DIN) oziroma 54,8

KM/filter (SAE)

— 4,0 km (DIN) pri 3500 vrt/min

— oziroma 4,3 km (SAE) pri 3500 do

4000 vrt/min

#### Grevalec za gorivo

#### Oltjni filter

#### Največja moč

#### Specifična moč

#### Največji navor

#### Prenos moći

#### Sklopka

#### Menjalnik

#### Prestozna razmerja

#### Diferencial

#### Prenos

#### Voz

#### Oblika

#### Karoserija

#### Sasilja

— enokolnata, suha  
— stiskoprenosni, prvo prestava ni

— synchronizirana

— 1. prednja 1: 1,70:1

— druga: 2,66:1

— prva: 4,20:1

— vzvratna: 5,20:1

(8/33)

— homokinetični zglobi na prednjih

kolesih

— limuzina, 4 vrata, 4 osebe

— s šasijo

— nosilna ploščad z vzdolžnimi nosilci iz jeklene pličevine

### OBSE IN VZMETENJE

#### Prednja prema

— posamežno obese, vzdolžne nihalke, vzdolžne viljaste vzmeti (za zvezko prednje vzdolžne obese), vzdolžne nihalke

— posamežno obese, vzdolžne nihalke, vzdolžne vzmeti, vzdolžnosti in hidravlični blaziniki

#### Zadnja prema

### VOLAN

Konstrukcija  
Rajdni krog  
Obrati volana

— prenos z zebato letvijo  
— 10,7 metrov  
— 2,5

### ZAVORE

#### Konstrukcija

#### Ročna zavora

— bobnaste zavore na vseh štirih kolesih  
— na prednja kolesa

### KOLESA

Plastična  
Gume

— jeklena, prelana  
— 135 x 380

### OPREMA

Akumulator  
Alternator  
Zaromet

— 12 voltov, 46-54 Ah  
— 250 vovot  
— 2. pod omrtnimo pličico je  
vsiček za nastavljanje vilbine  
— 2. pod je v vsakem volju nima  
— ne vseh štirih vogalih

Zadnje luči

Parkirne luči

Varovalke

Brisalniki

Brzalniki

Curvava

Zračenje

Notranjost

Dvigalo

Vetračna silpa

Zaščita podvozja

— 12 voltov, 46-54 Ah  
— 250 vovot  
— 2. pod omrtnimo pličico je  
vsiček za nastavljanje vilbine  
— 2. pod je v vsakem volju nima  
— ne vseh štirih vogalih

— 1. hitrost, 47 zamašov v minutu

— običajni topel zrak od motorja

— opterne nad armaturo pličado

— sedeži iz blaga, gumaste pre-

proge, plastike tapeze

— 2. hitrost  
— prednapeta

— bitumenska masa

### MERE IN TEŽE

#### Dolžina

#### Širina

#### Vilina

#### Menzura razdalja

#### Kolotek

#### Najmanjša razdalja

#### do cestoliva

#### Pripravno vozilo

#### Ostrelje

#### Devoltrena

#### skupna teža

— 3800 mm  
— 1500 mm  
— 1600 mm  
— 2600 mm  
— spredaj: 1250 mm, zadaj: 1260 mm  
— 150 mm  
— 560 kg (pripravljeno za vožnjo)  
— 335 kg  
— 895 kg

### VZDRŽEVANJE

#### Posoda za gorivo

#### Karter

#### Mehanika

#### Na diferencial

#### Oltjni filter

#### Mazalke

#### Pritisak v gumenah

— 20 litrov  
— 2,4 litra, menjava na 5000 km  
— 1 liter, menjava na 20.000 km  
— 0,3 litra, menjava na 50.000 km  
— 4, mazanje na 2500 km  
— spredaj 1,2, zadej 1,4 atm

### ZMOGLJIVOSTI

#### Hitrost v 4. prestavni

#### gri

#### Brzalna hitrost bata

#### pri maksimalni

#### medi

#### Med na tono

#### praznega avta

#### + 10,7 km/h

#### Med na tono polno

#### natzvorjenega avta

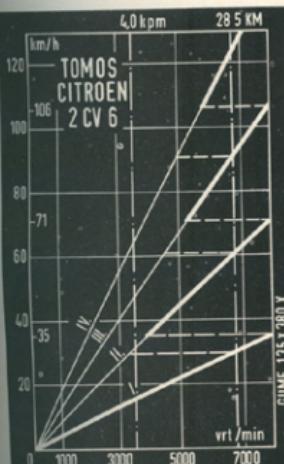
— 18,5 km/h  
— 15,75 m/sek  
— 44,9 KM (DIN)  
— 31,8 KM (DIN)



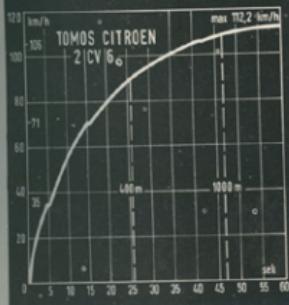
### Notranje mere (cm):

pri komolicih spredaj 114, zadaj 146; širina prednje klopi 112, zadnje klopi 115; notranja dolžina od armaturne ploščice do zadnjega naslonjala 157; pomik prednje klopi 18; odprtina vrat (višina x<sub>0</sub>, širina): spredaj 103 x 77, zadaj 99 x 63; širina prtičnika 96 (brez zadnje klopi 105), dolžina prtičnika 64 (brez zadnje klopi 158), višina prtičnika 45 (brez zadnje klopi 99); širina odprtine motorja 84.

Primerjajte	tomas citroen 2 CV 6	tomas citroen 2 CV 4	trebent 601	zastava 750	renault 4	NSU prinz 4 L
Gibna prostornina (kubiki)	602	435	594,5	767	747	598
Moč KM (DIN) pri vr/min	28,5/6750	24/6750	26/4200	25/4600	27/4700	30/5500
Cena (devize + din)	21 788 din ali 1308 \$					
Največja hitrost (km/h)	112,2	103,0	100,1	107,4	100,0	120
Pospeški (sek.)						
0— 60 km/h	11,0	13,0	11,5	11,5	—	—
0— 80 km/h	19,6	25,0	23,0	24,9	—	—
0—100 km/h	34,4	—	—	50,0	60,0	31,0



Motor 2 CV 6 ima v rezervi še precej vrtljajev, ki jih zmore nad nazivnimi, kjer doseže največjo moč. Zgornji meje, pri 7900 vrtljajih v minutu nismo dostikrati izrabljali; le med meritvami. Izredno se obnese pri prehitovanju.



## REZULTATI

- |                  |           |                                                                                                                                                                                                   |
|------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Videz            | <b>6</b>  | Po obliku — spaček. Prisekanih oblin, z izbuhnjjenimi lučmi, ravna prednja šipa. Ne sodi med lepotce, ampak med posebežne.                                                                        |
| Prostornost      | <b>9</b>  | Zelo udoben avto za štiri osebe, tretji na zadnji kop je na tesnem. Vrata se premalo odpirajo, prostor za prtljago je moč zelo povečati.                                                          |
| Upravljanje      | <b>9</b>  | Volan je neposreden in zato trd, vendar ne trese, obroč je prijetno nagnjen. Prestavna ročica je lahkonata in zelo pri roki, prva prestava ni synchronizirana. V mestu neokretn.                  |
| Vidljivost       | <b>6</b>  | Zelo slab pregled naprej in nazaj. Bletnikov in zadka voznik ne vidi. Kdo porine prednjo klop preveč nazaj, si močno poveča mrtvi kot.                                                            |
| Največja hitrost | <b>8</b>  | Dovolj hiter za svoj razred, pa pri veliki hitnosti neudoben za potnike. Veter sumi, reže ob vrtilih se razširijo.                                                                                |
| Pospeški         | <b>8</b>  | Dokler je voznik sam, avto dobro potegne. Omaga na klancu in kadar je obložen. Treba je večkrat prestavljan.                                                                                      |
| Poraba goriva    | <b>7</b>  | Bolj žejen, kot bi pričakovali, rabi pa super bencin. Za takšno žejbo premajhna posoda za gorivo.                                                                                                 |
| Lega na cesti    | <b>10</b> | Spaček se v ovinku grozljivo nagne, pa sploh ne spodrsne. Pri zelo veliki hitnosti zahteva volan malce dodajanja.                                                                                 |
| Udobje           | <b>10</b> | Za malo denarja — veliko udobja. Guganje je morda še najmanj po volji potnikom na zadnjih sedežih. Luknenj na cesti nismo čutili.                                                                 |
| Zavore           | <b>9</b>  | Bobnaste na vseh štirih kolesih. Zanesljivo primejo, avta ne zanese niti na mokrem cestišču.                                                                                                      |
| Motor            | <b>8</b>  | Obetajo mu dolgo življenje, čeprav se hitro vrti. Je zelo glasen. Prestavna razmora niso najbolje izbrana.                                                                                        |
| Oprema           | <b>7</b>  | Kljud dovolj bogati: armaturni plošči še vedno precej špartanski avto. Okna je moč odpreti le na prednjih vrtilih pa še ta so nepripravna. Pepečnika ni, tudi prostora za drobnjarije je premalo. |