

# TOMOS CITROEN AMI 8

tekst:

Martin  
Česenj

fotografije:

Marjan  
Zaplatal**Cena:** 29 727,50 dinarjev ali 1784 dolarjev**Zavarovanje:** obvezno: 502 dinarjev  
kasko brez franšize: 3085 dinarjev**Cestrina:** 80 dinarjev**Proizvajalec:** Tomos, Koper, Šmarska 4

**Pol leta prevaža napis „supertest“ in šele zdaj ima polovico preskušnje za seboj.** Supertestni ami 8 je že zdavnaj zavozil v svoj enaindvajsetiščki kilometrov. Soglasam s tistim, ki ga proglašajo za lenuha: **saj borega četrst stotaka kilometrov res ni veliko poti za šest mesecov vožnje.** Pa ga te takoj tudi povhailim: niti enkrat nam ni zagolil kaj taknega, da bi si morali nanj ježiti. Ami 8 pač ni divjak in tudi podčas se deleč pride. Prepisujem iz testnega dnevnika: Beograd, Poreč, Dubrovnik, Jajce, Metlika, Zagreb, Dunaj, Pula, Želtwag, Milano, Šibenik, Sarajevo, Vršič, in še vrsto drugih krajev. Zato, da ga nismo večkrat zapoldili v daljave, je kriva tudi večna poklicna naglica, pa še nemarna razveda, da v tekmis času na dolgih potih vselej segamo po hitrih avtih – če so le pri roki. Ami 8 smo privikret predstavili v 13. številki letosnjega Avta, ko je prevozil 8000 kilometrov. Rezultatom z meritve smo dodali še tehničke podatke, notranje mere, natančnost merilnika hitrosti in vse številke, ki so ob nakupu v zvezi z denarnico.

Zdaj, pri 23 000 kilometrih, smo avto že drugič pognali med stoice in ure. Tokrat smo zapisali in narisali rezultate obeh meritiv, da boste lahce primerjali. Za tiste, ki jih je avto tako navdušil, da ga bodo postavili v lastno garazo, ponavljamo še ceno, cestrinio in zavarovalnino.

Pri 23 000 kilometrih smo zamenjali letališka tla. Namesto na grobem brnikiščem betonu (kot privratak) smo tokrat vozili po asfaltu na Grobničkem polju, blizu Reke. Časi meritev, kjer sodočiloča tudi cestišča, so zato nekoliko daljši, poprečne hitrosti so manjše. Saj so gume na asfaltu slabše grabilne. Tudi naslopi so že ami male utrudili. Zamenzo za pospeške in hitrost je ponudil varčnost. V drugi etapi preskušnje je porabil precej manj bencina in olja kot na začetku. Najbolj je sophikal, ko so ga naši čolnarji (tako pravimo v uredništvu kolegom, ki testirajo čolne) gnali po jadranski obali. Revezu so prej privarili vlečno kljuko, zanjo pa zataknili prikolico s čolnom. Vsega skupaj 453 dodatnih kilogramov; sila, s katero je tovor napravčno pritiskal na kavelj, je znalačila 51 kilonoprom. Poraba goriva na teh vožnjah je bila kajpada večja in smo jo izračunali posebej.

Poleg meritov smo opravili tudi natančen pregled avta. Imeli smo srčo. Ami 8 je skupil prisko le na prednjem, desnem vogalu. Rje na celem avtu skoraj ni videti. Prve meritve in prevožena pot pa so tako zdaleč gume, da smo morali natakniti nove, preden smo vnovič zapeljali na letališče.

Za zdaj velja: ami 8 je zvest prijatelj. Ampak najhujše ga šele čaka: saj bo vsak čas zima. Kako se bo izkazal, bomo povedali v nedrobrem zapisu po zadnjih meritvah (pri 40 000 kilometrih) – na koncu supertesta.

## Po 23 000 km preskušnje:

### meritve in stroški

#### Naše meritve

Opoomba: oznake pomenijo: M 1 — naše meritve po 8000 prevoženih kilometrih, M 2 — naše meritve po 23 000 prevoženih kilometrih.

#### Vremenski pogoj med meritvami

Temperatura zraka 18°C, zračni pritisek 1023 mb. Groba asfaltna steza, suha.

#### Hitrost

meritve	M 1	M 2
Največja hitrost (km na uro)	119,3	118,8

Zapisali smo poprejšnje šestih meritiv. Največja hitrosti smo odditali z elektronskega merilnika, vselej po 3 km dolgem zaletu.

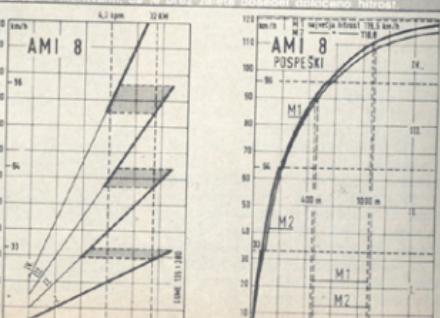
#### Pospeški

hitrost (km na uro)	M 1	čas (sekunde)	M 2
0—40	4,5		4,6
0—50	6,2		6,4
0—60	8,4		8,6
0—70	12,3		12,6
0—80	16,7		17,1
0—90	22,0		22,6
0—100	29,4		30,1
0—110	42,2		43,0
400 m brez zaleta	22,4 (90,2)		23,1 (88,9)
1000 m brez zaleta	43,9 (108,3)		44,8 (107,9)

Opoomba: številke v oklepajih pomenijo hitrost zadnjih pet metrov.

Pri merjenju pospeškov smo obokrat predstavljali pri 6500 vrtljajih v minutah, pri zgornji moji: iz prve v drugo prestavilo pri 33 km na uro, iz druge v tretejo pri 64 km na uro, iz treteje v četrto pri 86 km na uro. Vse hitrosti so redne.

Krovitvji v diagramu katete, koliko sekund je potreboval avto med prvimi in drugimi meritvami, ca je brez zaleta dosegel določeno hitrost.





### preskus vodenja



### slalom

### preskus v krogu



### Motnje in napake

15 km	klučavnica na levih prednjih vratih ne zaklepa, brisačniki slabo brišejo
315 km	kontrolna lučka za pritisk olja ne gori
2 158 km	pri pretikanju v tretjo prestavo škrta
4 033 km	počen nosilec voznikovega sedeža
6 002 km	odtrgane zavesice
6 305 km	ukraden desni brisačnik
8 820—23 000 km	rožljanje v armaturni plošči
9 682 km	pri pretikanju v tretjo prestavo škrta
14 630—15 350 km	sklopka drsi
14 882 km	kontrolna lučka za pritisk olja ne gori
16 600—18 950 km	zavore slabo prijemiijo
19 160—20 055 km	motor slabo vleče
19 800 km	žica pedala za plin se zatika
20 890 km	na parkirišču opaskan prednji desni vogal
22 471 km	predira zračnica

### Vzdrževanje in popravila

297 km	novi brisačniki, popravilo klučavnice na prednjih levih vratih
1 468 km	servisni pregled, menjava olja v motorju in oljnega čističa, popravilo kontrolne lučke za pritisk olja
3 312 km	pregled menjalnika (tretja prestava) — ni napakel
5 230 km	servisni pregled, menjava olja v motorju, pričvrstitev voznikovega sedeža
6 612 km	pričvrstitev nove zavesice in novega brisačnika
9 980 km	servisni pregled, menjava olja v motorju in oljnega čističa, pregled menjalnika
15 350 km	servisni pregled, menjava olja v motorju, nastavitev sklopke, popravilo kontrolne lučke za pritisk olja
18 950 km	zamenjava izrabljenih zavornih oblog na prednjih košilih, pričvrstitev ključe za vleko
19 500 km	montaža novih gum michelin X
20 055 km	servisni pregled, menjava oljnega čističa, olja v motorju in diferencialu, nova žica pedala za plin, menjave svečic
22 660 km	krpanje zračnice

### Stroški (po prevoženih 23 000 kilometrih):

Popravila in vzdrževanje	1178,00 din
Dodatna oprema	619,00 din
Gume michelin X	1180,00 din
Gorivo	3212,00 din
Dolito olje	187,50 din
<b>S K U P A J</b>	<b>6376,50 din</b>

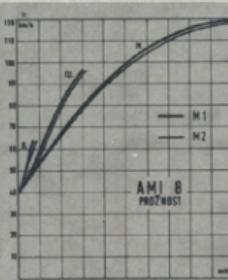
## Prožnost

hitrost (km na uro)	čas v II. (sek)		čas v III. (sek)		čas v IV. (sek)	
	M 1	M 2	M 1	M 2	M 1	M 2
40—50	3,3	3,3	5,9	6,0	7,7	7,9
40—60	5,4	5,5	10,5	10,7	14,7	15,0
40—70			14,5	14,7	22,2	22,4
40—80			19,6	19,9	30,1	30,4
40—90			25,3	25,7	40,3	40,8
40—100					52,1	52,8
40—110					67,5	68,2

meritve M 1 M 2  
Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro 53,8 (99,7) 54,7 (98,6)

Opomba: številke v oklepajih pomenijo hitrost zadnjih pet metrov.

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro smo izmerili tako, da smo vozili ves čas v četrti prestavi in pri 40 km na uro do konca pritili na plin. Rezultata sta povprečji štirih voženj.



Krivulje v diagramu kažejo, koliko sekund je ami 8 potreboval med prvimi in drugimi meritvami, da je v drugi, tretnji in četrti prestavi dosegel določene hitrosti. Pred začetkom pospeševanja smo vselej vozili z resnično hitrostjo 40 km na uro.

## Poraba goriva

Po mestu: M 1 — poprečno 8,6 litra na 100 km

M 2 — poprečno 8,3 litra na 100 km

Poprečna poraba na testu: M 1 — 7,42 litra na 100 km

M 2 — 6,97 litra na 100 km

Med vleko prikolice s čolnom (453 kg); M 2 — poprečno 8,95 l na 100 km

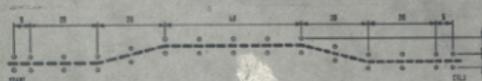
Poraba olja (poprečno): M 1 — 0,75 litra na 1000 km

M 2 — 0,45 litra na 1000 km

hitrost (km na uro)	l/100 km		km/liter	
	M 1	M 2	M 1	M 2
40	4,8	4,8	20,8	20,8
50	5,2	5,2	19,2	19,2
60	5,4	5,3	18,5	18,9
70	5,6	5,4	17,8	18,5
80	5,8	5,6	17,2	17,9
90	6,1	5,8	16,4	17,2
100	6,4	6,1	15,6	16,4
110	7,9	7,5	12,6	13,3

## Preskus vodenja

meritve	M 1	M 2
najboljši čas (sek)	4,2	4,5
največja poprečna hitrost (km na uro)	102,8	96,0



Voznik je večkrat zapored podil avto v obe smeri po poti, ki smo jo na letališči ploščadi označili s stožci. Če je enega od stožev podrl, vožnja ni vejalne. Iz obih najhitrejših voženj, v eno in v drugo smer, smo obakrat izračunali najboljši čas in največjo poprečno hitrost. Zato, da vemo, kako se avto drži ceste, oziroma, kako ga je treba voditi.

## Slalom

meritve	M 1	M 2
najboljši čas (sek)	12,0	12,6
največja poprečna hitrost (km na uro)	30,0	28,6

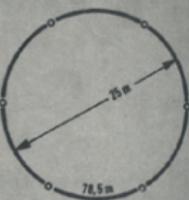


Slalom smo vozili med desetimi stožci, ki smo jih postavili v ravni črti na ploščadi. Vsakih deset metrov enega. Iz najhitrejšega časa, ki ga je po šestih vožnjah zabeležila ura, smo obakrat izračunali največjo poprečno hitrost. Oba podatka sodita k okretnosti vozila.

## Preskus v krogu

meritve	M 1	M 2
V levo:		
najboljši čas (sek)	10,0	10,1
največja poprečna hitrost (km na uro)	28,3	28,0
V desno:		
najboljši čas (sek)	11,0	11,1
največja poprečna hitrost (km na uro)	25,7	25,4

Voznik je krožil (v obe smeri) ob zunanjem strani stožev, ki so označevali krog s premerom 25 metrov. Avto je bil med poskusom obkrot obut v enake gume: michelin X 135—380. Prvič smo merili z gumami, ki so že prevolezile 8000 km, za druge meritve smo nataknili povsem nove. Oba preskusa sta pokazala, da ami 8 laže premaguje zavijanje v levo (pri vožnji levega kroga smo obakrat dosegli boljše rezultate). Pri desnem krogu se prednje desno kolo zavrti v prazno. Vzrok je bila neenakomerna obtežba: v avtu je bil le voznik.



## Zaviranje

hitrost (km na uro)	M 1	M 2
40	7,6	8,1
60	17,9	18,7
80	32,6	34,6
100	50,8	52,9

Avto smo v ravni črti podili v obenih smerih in zavirili pri različnih hitrostih. Zavorna pot predstavlja razdaljo, ki jo je vozilo prevozilo od trenutka, ko smo pritisnili na zavorni pedal, pa do takrat, ko se je ustavilo. Številke v tabeli smo dobili, ko smo na zavorni pedal pritisnili obakrat z enako silo: 30 do 32 kilopondov.