

TOMOS-CITROËN AMI 8

Stari prijatelj v novi obleki
je bel ami

Ante Mahkota



Cena: 24.499 din
ali 1.681 dolarjev in 1.037 din

Zavarovanje:
jamstvo: 244,00 din
kasko brez franšize:
1.324,10 din

Proizvajalec:
Tovarna motornih vozil
Tomos, Koper, Smarska 4

Nekoliko manj oglat nos, na drugo stran nagnjena vetrna šipa, dve trikotni okenci povrhi in nekaj popravkov nadrobno-sti, pa je iz osem let starega amija 6 nastal novinec letošnje ženevske pomladi — ami 8. Umr' je prijatelj (ami), naj živi prijatelj!

Ceprav so mu oblikovalci tako preprosto (le s popravki strehe in prednjega dela) spremenili zunanost, je ami 8 veliko lepši in uglednejši kot njegov prednik in po pravici bi ga lahko klicali bel ami. Lepi stricek. Koprski bel ami ima namreč zaradi slovenskega prevoda francoskega ljubčka »Bei amija«, ki so ga poimenovali »lepi stricek«, to odliko, da ime kar dvakrat zadene v črno: v zasnovi je namreč tudi začin: mali citroën ostal zvest stric-ku spačku — ima le dvovaljni bokser z značnim hlajenjem, pa posamične obese in vzdolžne vezne vzmeti z velikim gibom. Pa vendar za ami 8 ne velja resnica, ki sem jo v »osmrtnici« za navadno (osem-najstkonjsko) diano zapisal pred dvema letoma, čes citroëni so izjemno neobičajni avtomobili in to je tudi vzrok, da se za katerikoli Citroënov avto ali navdušuje ali pa ga zaničuje — srednje mere ni.« Pri amiju 8 se zdi, da so se pariški



inženirji potrdili zglediti izredne odlike na eni strani in hude slabosti na drugi (k. so tak: značilne za spačka in njegovo sorodstvo), da bi avto približali konvencionalni, zlati sredini. Najbrž na pritisak prodajnih strategov, saj je na francoskem tržišču novi renault 6 hudo ogrozil prodajo starega amija! Znižanje cen, močnejši motorji in predvsem ami 8 naj bi Citroënu pomagali povrniti stare zmagovite moči — tudi za ceno prekršitve nekaterih pravil, ki se jih je tovarna oklepa dvalet. Pri vsem tem ovkem vetru bi si želel, da bi »osmica« v imenu novinca ne pomenilo le osem oken, ampak tudi to, da ima motor osemsto kubikov.

Davek na tehniko

Pa jih nima! Tako kot vsi mali citroëni, od diane 6 naprej, ima tudi ami 8 gibno prostornino umerno tako, da za las ostane pod davčno mejo 600 kubikov in šteje avto v razred, v katerem sta cestnina in obvezno zavarovanje najmanjša. To je precejšen prihranek pri vzdrževanju avtomobila in dokler bodo pri obveznih davčnih veljave kategorije po kubikih, pa naj jih v imenu boljših pospeškov in s tem tudi večje varnosti še tako kritiziramo, bo Citroën očitno vztrajal pri tako slabem volumnu svojih motorjev. (V zvezi z gibno prostornino amija naj pojasnim tolikokrat sporno vprašanje ali ima citroënov motor 602 kubika ali 597. Odgovor se glasi: efektivna gibna prostornina je 602 kubika, po računu, ki velja za davkarjo pa je gibna prostornina 597.)

Očitna potreba po večji moči, je narekovala Citroënu: zelo predelati stari motor amija s komaj 23 KM! To so storili leta 1968 in iz iste gibne prostornine (597) iztisnili kar 32 KM (DIN) pri 5750 vrtljajih v minuti! Zato je potreboval motor novo odlično gred, večje ventile, evnenčili so mu izpuh in privili dvojni uplinjač. Poleg tega so povečali kompresijo na 9:1. Poslej pije gorivo super.

Ko so motorju tako povečali moč, so ga napravili nekako špočnega. Do 3500 vrtljajev je zelo slaboten in šele potem pride iz motorja uporaben navor. Zaradi tega je novi motor precej manj prožen kot stari. Treba je pogosto prestavljati in ga za dobre pospeške siliti v visoke vrtljaje. Pri tem neusmiljeno rjove. Ima pa tudi dobre strani: porabi malo goriva in pridno potegne v gornjem območju vrtljajev. Ami 8 zmore s tako skromno gibno prostornino in razmeroma težko karoserijo prav neverjetno največjo hitrost. Pri tem naj ga še pohvalim, da je hladen motor zelo rad vzgaj, se v prostem teku (s primerno pritegnjenim čepkom) ni nikoli ustavlil in mojstri na servisu trde, da tudi zelo povečana moč ni občitno prizadela življenjske dobe amijevega motorja.

V konkurenčni tekmici, ki je postala tudi v Jugoslaviji (z dinarsko prodajo med dvema milijonoma in pol tretjim) izredno ostra, je pa sveda premalo igrati samo na karto majhnih stroškov za vzdrževanje. Namesto opisne primerjave smo zato pri tem testu sestavili tabelo, ki kaže vso lestvico dinarske konkurence od najcenejšega renaulta 4 s podobno zasnovano pa večjo prostornino motorja in z manjšo močjo do litrske škode in pretisa 1000, da o precej cenejši zastavi 850 in dosti dražjem renaultu 6 niti ne govorimo.

Napadov se ami otepa s prostorno notranjostjo, z lepo opremo in s prizadevno izdelavo. Notranja oprema je moderna, prav izvirna. Merilnik hitrosti je vgrajen, da se ne blešči zaradi odbojev svetlobe od vetrne šipe, blizu voznika sta še urica za gorivo in ampermeter. Zraven pa zelena lučka za utripalke in modra za nezasečene žaromete. Škoda, da pri tako navitem motorju ni tudi merilnika pritiska olja.

Sprehod po gumbih in komandah

Ročice so razporejene drugače kot v večini avtomobilov. Ko se jih navadite, avta ni težko ravnati. S spodnjo ročico na levi strani volana sprožite brisalnice in brizgalno z zgornjo ravnate utripalke, trobljo in blestivo. Na desni strani je kombinirana ročica, ki vzge mestne luči, žaromete in ravna nezasečeno luč. Kako visoko naj svetijo žarometi, je mogoče nastavljati kar med vožnjo. V tem super spačku so poskrbeli celo za to, da je mogoče ravnati: kako svetlo naj gorijo žarnice v instrumentih in s stikalom na desni strani volana se prižgo perkirne lučke.

Zelo so izpopolnili zračenje in ogrevanje. Na sredini armature plošče je globoko ugreznjena ročica za ravnanje kurjave. Dovolj je izdatna, saj se topel zrak zbira pri zračno hlajenih valjih motorja in teče

PRIMERJAJTE!	ami 8	diana 6	zastava 850	renault 6	renault 4	škoda 1000 MB	NSU pretis
0—60 km/h	10,2	10,7	8,8	8,7	11,2	8,4	8,0
0—100 km/h	32,6	41,0	32,2	26,8	40,8	26,1	19,8
največja hitrost	122,4	112,6	120,8	120,8	113,2	123,1	127,6
testna poraba	7,5	6,2	7,4	7,8	6,9	10,2	9,7
KM	32	28,5	34	34	27	43	39
cena din	24.499	21.440	21.086	27.066	20.295**	21.200*	22.750
	fco Kopei	fco Kopei			22.158***		

* cena novega modela ** cena modela lux *** cena modela export



v notranjost vozila mimo razgrete izpušne cevi. Vsak val greje eno stran avtomobila.

Reže za prezračevanje na straneh armaturne plošče (poznamo jih že iz diane) skrbe za odlično zračenje brez prepaha. Preprosto jih je nastaviti in zračni tok usmeriti v šipo ali v notranjost avtomobila. Škoda le, da avto nima ventilatorja in je zračenje odvisno od hitrosti vozila.

Med izvirnimi domisljicami naj se spomnimo kljuk, ki so tako preproste, da se zaklenete v avto, pa vam ne pade v glavo, da je treba le pritisniti krožnikast gumb, pa se bodo odprla. Nasploh je končna izdelava zelo dobra; vrata se tesno zapirajo, prevleke sedežev so iz velurja.

Mislili so celo na nadrobnosti, ki v tem razredu niso v navadi: ko so prižgane male luči, je osvetljen tudi prostor okrog motorja; to pride zelo prav, če je treba nataktni rezervno kolo, ki je shranjeno nad motorjem. Tudi lučke za osvetljevanje zadnje tablice so izdelane tako, da osvetljujejo prtljajnik.

Na raven boš siten, v ovinkih navdušen

Sedaj pa je že čas, da poženemo motor in se odpeljemo. Sedi se udobno in mehko (komur so mehki sedeži všeč). Prostora za kolena je dovolj, ko se enkrat privadite pokončne drže, ki jo ukazujeta precej poševen volan in sanke prednje klopi, ki se za dolgonoga voznika pomaknjeno premalo nazaj.

Na zadnjih sedežih je za kolena vedno dovolj prostora.

Težave se pravzaprav začne šele takrat, ko bi radi ami 8, ki se tako odlično drži ceste, pognali tudi v bolj drzne

manevre. Dokler na cesti ni kolon, se da z amijem naglo potovati; končna hitrost je zadovoljiva, lega na cesti pa celo boljša kot pri spačku.

Tradicionalno nagibanje vozila so nekoliko omilili s tršimi blažilniki in s precnim stabilizatorjem. Avto je treba precej siliti v ovinek. Že tolikokrat opisana slava, češ vsi na cesti mislijo, da bo ami zdaj zdaj zletel v jarek ali se postavil na stredo, voznik pa ve, da ne bo zdrsnil niti za milimeter ami 8 prav zaradi manjšega nagibanja manj plaši nevajene sopotnike.

Na naših hribovitih cestah in v gostem prometu s mora voznik pospeške (kolkor jih je) kupiti z neprestanim siljenjem motorja in visoke vrtiljaje. V stroju je namreč na voljo moč, ki jo povsem zasede avto v srednjem območju vrtiljajev še kako pogreša. Dokler se vozite sami in se spriljzate z rohnjenjem zračno hlajenega motorja ter pretikate pri 6500 vrtljajih (se reče: iz prve v drugo pri 33 km na uro, iz druge v tretjo pri 64, iz tretje v četrto pri 96 km na uro), ste še nekako kos konkurentom v 800-kubičnih avtih. Kadar pa je ami 8 povsem obtežen, mu zmanjka sape in za težo v avtu prostora ne manjka, saj ima prtljajnik ravno dno, nad njim pa še široko polico pod zadnjim oknom.

Škoda, da ni mogoče odpreti vse zadnje stene, da ni petih vrat, kar bi napravilo ami 8 bolj uporaben. Moti tudi, da lahko drobjarjenje iz prtljajnika letijo pod sedeže, ker ni predelne stene. Je pa to le za nekaj dobro; v avtu lahko vozite smučii!

Poceni je potem, ko je kupljen

Prestavna ročica na armaturni plošči je bolj ali manj stvar svetovnega nazora, teže pa je značilno odpraviti menjalnik,

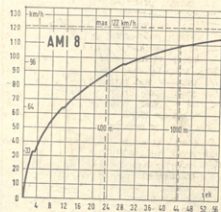
ko poskusite slabo sinhronizirano prvo prestavo. Na silo res uspe med vožnjo prestaviti; v prvo, toda kogar zabolj, ko zasliši škrtanje zobnikov, se bo moral naučiti vmesnega pina.

Prav posebej nam je bila všeč servo-zavora, ki ojačuje moč na zavorah, ki so po novem spredaj kolutne in zadaj bobnaste. Povsem so kos teži avtomobila in hitrosti, ki jo zmore.

Ko takole razčlenjujem posamezne lastnosti novega amija, se mi še bolj utrjuje prepričanje, da je Citroën poskušal izdelati avto, ki ne bo všeč samo zagrizenim prijateljem njegove hiše, ampak ga je skušal približati tudi drugim. Pri tem pa prav vse svoje filozofije ni hotel izdati. Pa so nekatere slabosti avtomobila vendar ostale prav citroënovski značilne... Pri tem mislim predvsem na visoko ceno za kubike in živahnost, ki je na voljo, pa majhno rezervo moči pri pospeševanju s povsem naloženim avtomobilom. Prav zaradi pomanjkanja kubikov se nekoliko živahnejši voznik prevečkrat odloči za visoke vrtiljaje, kar precej poveča porabo in povzroča hud hrup. Pogrešal sem tudi francosko šoto, da je mogoče avto spremeniti v kombi; v amiju ni mogoče premrtniti zadnje klopi, ampak se jo da le v celoti vzeti je avtomobila.

V dobro nam; amiju 8 zapišem: elegantno zunanost, veliko lepši je od amija 6. Že prej odlično lego na cesti so še zboljšali s natančnejšim volanom in nekoliko trši vzmetni ter stabilizatorjem zoper prečno nagibanje. Varneten je izjemno udobno, notranjost pa prostornejša kot na primer v renaultu 4. Pohvaliti velja skrbno opremljeno notranjost, zelo dobro zračenje in zadovoljivo grebte in seveda je treba dvakrat podčrtati majhne stroške za vzdrževanje in skromno porabo goriva.

VIDEZ	9	V primerjavi s stariji amijem, je oblika veliko bolj ugodna. Poševen zadek je ta čas zelo v modi. Maska hladilnika nam ni všeč.
PROSTORNOST	9	Po prostornosti kabine se lahko v svojem razredu meri z vsakim, večino dá v koš. Glavne mere: prostor za noge spredaj — največ 58 cm, najmanj 46; prostor za kolena zadaj — največ 25 cm, najmanj 12 cm; notranja širina — spredaj 125 cm, zadaj 135. Prostornejši kot renault 4, žal pa nima izdelanega zadnjega sedeža tako kot R 4, da bi se dal prevrniti in bi nastal kombi — v ta namen tudi nima petih vrat. Sicer pa lahko dostopen prtljajnik s prostornino 310 litrov.
UPRAVLJANJE	9	Ročice so scitrošovskovo izvirne; ko se jih navadite, so zelo priročne. Upravljanje je preprosto: enostavna prestavna ročica, dobro oprtljenjiv volan. Precejšen rajni krog. Lučka, ki opozarja na nezasedene žaromete, je prebika — podneti je težko kontrolirati, ali nisi morda pozabil ugasniti luči.
OPREMA	9	Številne praktične nadrobnosti: izvirne notranje kljuge z varovalkami, žaromete je mogoče nastaviti med vožnjo, varnostni volan, oblagljena armaturna plošča. Razen nerodno nameščenega pepelnika in ročice za ročno zavoro, ki je najbrž zaradi varnosti pregloboko pod volanom, je vsa oprema zelo praktična in bogatejša kot v amiju 8.
VIDLJIVOST	8	Dobra preglednost naprej, zaradi velikega zadnjega okna tudi nazaj boljše, kot pri večini poševnih zadkov. Zaradi nizke vetrne šipe se je treba sklanjati naprej, da bi dobro videli semafor.
NAJVEČJA HITROST	8	Presenetljivo velika za 600-kubični motor. Za ceno avtomobila pa zadovoljiva.
POSPESKI	7	Rak rana malih citroenov. Posebno, kadar je avto zelo naložen, so pospeški slabši.
LEGA NA CESTI	10	V tem razredu ni boljše. Zaradi trših blažilnikov in stabilizatorja se amij 8 še bolje drži ceste kot diana. Odlični je tudi na gladki cesti in v snegu. Neobčutljiv na bočni veter.
UDOBJE	8	Zelo mehke vzmeti, debelo oblagljeni, mehki sedeži. Odlično zračenje, zadovoljivo greje. Drсна okna na vseh vratih se odpirajo z obeh strani. Zelo udoben avto tudi na zelo slabi cesti. Huden ropot, zato slabša ocena.
MOTOR	7	Velika moč iz majhne prostornine. Zato ni prožen — do 3500 vrtljajev zelo majhen navor. Dokaj varčen, zelo glasen.
ZAVORE	10	Spredaj kolturne, zadaj bobnaste. Ojačevalnik zavorne moči. Niso dvokrožne.



Nova generacija malih Citroenovih motorjev je zelo števita; z veliko je zapisana moč, navor pa stoji ob strani. Zaradi tega so največje hitrosti v odnosnem prestavu presenetljivo velike in ko prestavljate pri 6000 vrtljajih v minuti, padete v vikli prestavi še nad vrtljaje največjega savora (4000). Novi motor ni tako prožen kot je bil včasih in potrebno je zelo pogosto prestavljanje. Tudi, dokler tovarna vetrnja pri tako majhni gibni prostornosti ni druge poti kot da zadovoljivo moč istine iz motorja z blj rad pričarali liter goriva na 100 km naj ne preseže vrtljajev 5.800 v minuti.

Naše meritve

Testni avto je prevozil 4000 km, na našem testu 3000.

Največja hitrost: 122,4 km na uro (merjeno poprečje zadnjih 200 m, zalet 2700 m, poprečje štirih meritev)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 23,8 sekunde (hitrost zadnjih 5 metrov 88 km na uro.)

Kilometer brez zaleta: 44,8 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 108 km na uro.

- ▷ 0 do 40 km na uro: 5,4 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 10,2 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 18,3 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 32,6 sekunde

Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 5,2 litra goriva super na 100 km (zmerna vožnja, nikoli hitreje kot 80 km na uro), največ 8,7 litra na 100 km (ostra vožnja po vjužastih cestah ob morju), na avtomobilski cesti (poprečna hitrost 110 km na uro) 7,2 litra;

▷ po mestu najmanj 7,5 litra na 100 km, največ 9,2 litra na 100 km,

▷ poprečna poraba pri testnih vožnjah: 7,9 litra na 100 km

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40, resnična hitrost 36 km na uro
- ▷ kazalec na 60, resnična hitrost 55 km na uro
- ▷ kazalec na 80, resnična hitrost 74,2 km na uro
- ▷ kazalec na 100, resnična hitrost 93 km na uro

Tehnični podatki

MOTOR: dvovaljni — štiritačni — bokser — vrtna in gib 74x70 mm — gibna prostornina 597 kubicov (efektivna 602 kubicov) — kompresija 9:1 — največja moč 32 KM (DIN) pri 5750 vrtljajih v minuti največji navor 4,2 kpm (DIN) pri 4000 vrtljajih v minuti — visoki ventili — osrednja odmazna gred, poznanjajo lozobniki — tlačno mazanje — padočni ulnjarji soles 26/35 CSIC — akumulator 12 voltov, 30 amperiskih ur — alternator 390 vatov — zračno hlajenje.

PRENOS MOČI: Prednji pogon — enokolturna ruha sklopka (na doplačilo tudi samodejna sklopka) — štiristopenjski, po tovarniških podatkih povsem sinhronizirani menjalnik — prestavna razmerja: I — 5,76:1, II — 2,94:1, III — 1,92:1, IV — 1,35:1, vrzina 3,76:1 — prestavna ročica na armaturni plošči — prenos v diferencialu 3,875:1 — homokinetični zgibi na prednjih kolesih — pasaste gume michelin X 125 — 200. VOZ: lituzina na štiri do pet oseb — štiri vrata — sedna ploščad — prednja in zadnja kolesa na posamelnih obeh, vzdušnih nihalkah — povezava sprednjih in zadnjih elementov s horizontalnimi vlačnimi vzmetmi — teleskopski blažilniki — bobnaste zavore, prednja bobna ob diferencialu — volan z bobno levitvijo — posoda za gorivo 32 litrov.

MERE IN TEŽA: dolžina 3,90 m — širina 1,52 metra — višina 1,49 m — medosna razdalja 2,4 metra — kolotek spredaj 126 cm, zadaj 122 cm — najmanjša razdalja do cestnice 18 cm — rajni krog 11,3 m (od krajine leva do desne 31,5 vrtljajev volana) — veka praznega vozila, pripravljena za vožnjo 735 kg — dopustna obtežitev 325 kg — največja dopustna skupna teža 1050 kg.