



Citroen DS - 19

Objavljeno 15.2.1956 v Prometnem vestniku avtor: M

Redkokatera tovarna se lahko ponaša s tako standardnim programom, kakor francoska tovarna Citroen.

To nam dokazuje že samo dejstvo, da se Citroen 11 D gradi v enaki obliki, kakršno vidimo še danes na cestah že od leta 1930. Za tiste čase je bil to voz prav revolucionarnih zamisli: pogon na prednja kolesa, 1911 ccm motor, ki da je 59 KM, pontonska karoserija, spredaj in zadaj teleskopski amortizerji, največja brzina 120 km/h, poraba 10 do 12 l na 100 km! Zaradi vseh teh lastnosti se je tudi tako dolgo obdržal v nespremenjeni obliki in je še sedaj izredno priljubljen, tako, da skoraj vso produkcijo prodajo že vnaprej.

Neumorni in iznajdljivi sodelavci tovarne Citroen pa so poskrbeli po drugi svetovni vojni še za dve presenečenji: skonstruirali so najprej vedno bolj priljubljen mali avto CV 2 in pravkar prikazani sanjski avto DS 19.

Novi DS 19 je sicer avto s pogon na sprednja kolesa, vendar je tako po zunanosti, kakor tudi po vseh drugih lastnostih, popolnoma nov voz, ki s starim 11 D nima

nobene zveze. DS 19 je zgrajen tako velikopotezno, da ga lahko brez pretiravanja smatramo za najmodernejši osebni avtomobil na svetu.

DS 19 je pet sedežni voz s štirimi vrati. Je eden izmed avtomobilov srednje kategorije in je dolg 4,80 m, 1,79 širok in 1,47 visok. Če bi ga po dimenzijah primerjali z nemškim Mercedesom 220, potem bi ugotovili, da je DS 19 za 8 cm daljši, 5 cm širši in 9 cm nižji!

In če ugotovimo, da razlika med

kolotekom prednjih in zadnjih koles pri Mercedesu 4 cm, potem moramo reči, da je ta razlika pri Citroenu mnogo večja, saj je kolotek zadnjih koles za celih 20 cm ožji od koloteka sprednjih.

Zanimivo je pri tem tudi to, da so prednja kolesa tudi večje dimenzije kakor zadnja. To pa zaradi tega, ker je voz obremenjen pretežno spredaj, saj prva kolesa nosijo poleg motorja tudi menjalnik in diferencial, hladilnik, rezervoar in celo rezervno kolo. Morda boste





rekli: kaj pa če imamo defekt na gumi? No, potem lahko brez skrbi namestimo sprednjo gumo zadaj in obratno. Voz bo stal prav tako, kakor bi imeli montirano pravo oziroma ustrezajočo gumo.

Kako pa je to mogoče? To je mogoče zaradi tega, ker je Citroën kot prvi evropski avto opremljen s centralno hidravlično pnevmatično napeljavo. Ta napeljava dobiva stalni pritisk od nihalne ploščne črpalke s sedmimi vati, ki jo poganja motor. Vsa štiri kolesa so vgrajena popolnoma samostojno, sprednja na dveh prečnih vodilih, zadnja pa na vzdolžnih. Vsa kolesa so zvezana s torzijskim stabilizatorjem in napravo za reguliranje nivoja. Vsako kolo je opremljeno še z okroglim in z zrakom napolnjenim vzmetnim vložkom. Vsak gib vzmeti deluje na bat, ki stiska zrak v tem vložku in vpliva zaviralno ublažujoče na nihanje karoserije. Olje, ki se nahaja v hidravlični napeljavi, je uravnavano s pomočjo posebnega regulatorja, tako da ostane lega karoserije praktično vedno konstantna. To pa pomeni, da prav ta regulator izravnava razliko, ki nastane, če namestimo prednjo gumo zadaj oziroma obratno.

S pritiskom preko te napeljave deluje avtomatično tudi sklopka, tako da zanjo ni več vzvoda v kabini. Štiri hodni menjalnik s tremi sinhroniziranimi brzinami se

menja hidravlično.

Centralna hidropnevmatična napeljava pa je zvezana tudi s krmilom in olajšuje krmarjenje tako, da je tudi obračanje na mestu, prava igrača.

Razumljivo je, da je ta napeljava tudi osnova za hidropnevmatično vzmetenje in blažitev udarcev na slabih poteh. Poleg že omenjenih posebnosti je treba povedati tudi to, da je DS 19 opremljen tudi s posebnimi zavorami. Prva kolesa ne zaviramo preko zavornih bobnov in čeljusti, kakor je bil doslej običaj pri avtomobilih. Pogonske osi prednjih koles so namreč opremljene s posebnimi ploščami -

podobnimi sklopki - ki dajejo daleko večji zaviralni moment. Zadnja kolesa imajo običajne hidravlične zavore. Tudi iz tega se vidi, kakšno važnost igra pri tem vozu pretežna obremenitev na prva kolesa in po vsem tem nam je tudi razumljivejša, zakaj so prve gume večje dimenzije, kakor zadnje. Poleg omenjene hidravlične zavore, ki jo uporabljamo - kakor povsod - z desno nogo, pa je ta voz opremljen tudi z mehansko zavoro na prva kolesa, ki ni samo zasilna zavora, kakor običajne ročne zavore. To je odlična zavora, ki jo lahko uporabljamo v vsakem primeru. Treba pa se



privaditi – kar je stvar nekaj 100 km, kajti poslužujemo se je z levo nogo. Nameščena je namreč približno tam, kjer je po navadi prostor za sklopko.

Morda bo koga zanimalo tudi to, zakaj kolotek zadnji koles za celih 20 cm ožji od koloteka sprednjih? Predvsem moramo ugotoviti, da je kolotek zadnjih koles v primerjavi z vozili drugih znamk normalen, saj znaša 1,30 m (Peugeot 203 in 403 – 1,32 m, Peugeot Aronde 1,22 m). Kolotek sprednjih koles pa je znatno večji zaradi izrednega poudarka varnosti. Tako lahko rečemo, da je kolotek zadnjih koles ožji v glavnem zaradi tega, ker je karoserija izdelana tako, da se zožuje proti zadnjemu delu voza.

Motor DS 19 je 4-valjni in ima 1911 ccm. Pri 4500 obr/min, razvije 75 KM. Največji vrtilni moment doseže pri 3000 obr/min in sicer 14 m/kg. Specifična moč znaša 38,2 KM/l. Motor ima glavo iz lahke kovine, s poševno visečimi ventili pod kotom 60 stopinj. Izgorevalni prostor je polokrogel. Karter je iz aluminijeve zlitine. Da bi se preprečil prenos šumov, je motor položen v šasijo indirektno, preko specialnih gumijastih vložkov, ki ublaže vse tresljaje: izpušna cev pa

je opremljena z dvema dušilcema. Vžigalna naprava je opremljena z dvema transformatorjema, ki sta izolirana z gumo in z dvema prekinjevalcema. Ventilator je iz nylona. Dinamo daje 210 W.

Že pri omenjenih dimenzijah je DS 19 znotraj zelo prostoren voz. Velika stekla dajejo odličen razgled. Preseneča tudi obilna uporaba plastičnih mas. Vsa armaturna deska je iz enega kosa umetne mase. Streha je prav tako iz plastične mase. Sedeži so oblazinjeni z gobastim gumijem in prekriti s specialno nylom prevleko, ki ni dovzetna za madeže.

Ker je rezervno kolo nameščeno pred motorjem, je prostor za prtljago zelo velik in meri 0,5 m³.

Avto ima serijsko vgrajeno ogrevalno napravo in napravo za zračenje in hlajenje. Tehta komaj 1110 kg. Pri največji normirani brzini 100 km/h – na poskusnih vožnjah so zlahka dosegli 162 km/h, porabi nekaj več kakor 10 l na 100 km, pri povprečni brzini 75 km/h pa manj kakor 10 l na 100 km.

Pri avtomobilu preseneča tudi izvedba krmila. To ni več običajno dvo ali tro krako kolo, nataknjeno na krmilno cev! Krmilna cev je enostavno podaljšana in zakrivljena in nanjo je pritrjeno

kolo. V tovarni trdijo, da bo posej pri prometnih nesrečah podleglo mnogo manj vozačev zaradi tega, ker jih je stisnil krmilni drog. Na prvi pogled bi se zdelo, da mora biti vzdrževanje in popraviljanje tega vozila precej težavno in zamotano. Toda temu ni tako. Navodilo namreč predvideva samo šest mazalnih mest in še ta se vsa nanašajo na pogon sprednjih koles. Vsa ostala mesta so namazana do prvega generalnega popravila. Vsi deli so sestavljeni skrajno preprosto. Gume oziroma obroči so pritrjeni s tremi vijaki, blatniki pa so pritrjeni celo s po enim vijakom. Karoserija, ki ni pontonska kakor pri Citroenu 11 D, se da v slučaju potrebe demontirati od šasije v skopi uri in je nanjo pritrjena z 22 vijaki, ki so lahko dostopni. Vrata se lahko snamejo tako rekoč v trenutku itd. Na pariški razstavi se pred avtomobilom ni zastoj vila dolga kača presenečenih obiskovalcev. Avto je plod desetletnega dela celega štaba avtomobilskih inženirjev, ki se niso ustavili pred nobenim vprašanjem in se niso bali zapustiti dobro markirane in izhojene poti.

