

2. del



Leta 1968 je francoska policija (Gendarmerie Nationale) kupila tri (po nekaterih podatkih celo 22) Citroene ID 21, opremljene z Rootsovimi kompresorjem predelovalca vozil Tissier, kar je pripomoglo k največji moči motorja preko 150 konjskih moči. S tako močjo so ti ID – ji dosegli končno hitrost preko 210 km/h.

Tissier je na osnovi Citroena DS naredil vlečno vozilo, pri katerem je uporabil kar zadnje tri ose Citroena DS. Avto kot tak s hidropnev-

matskim vzmetenjem je bil idealen za tak namen s svojo zmožnostjo spreminjanja višine, saj za nakladanje poškodovanih vozil ni bilo potrebno nameščati ramp. Tissier DS vlečna vozila so obstajala v različicah z dvojimi (dva sedeža) ali štirimi vrati (štirje sedeži), dolg pa je bil kar 9,4 metra.

Izdelanih jih je bilo 35, predvsem za francoski avtomobilski klub, kjer so jih uporabljali kot vozila za pomoč na cesti.

Najbolj "čudna predelava" Citroena DS



Citroen DS, Tissier vlečno vozilo z dvojimi vrati



Citroen DS, Tissier vlečno vozilo z štirimi vrati

Michelin PLR, 1972, v komori za voznikom je bilo nameščeno preizkušano kamionsko kolo



pa je zagotovo Michelin PLR (Poids Lourd Rapide – hiter vlačilec), vozilo namenjeno preizkušanju obnašanja in zmogljivosti kamionskih gum pri velikih hitrostih in obremenitvah. Ideja za to vozilo je izhajala iz tega, da raje kot tvegati visoke hitrosti s kamionom, raje ustvariti vse pogoje, ki bi jih guma imela na kamionu v kontrolirani in zaprti komori testnega vozila, kjer ne bi bilo nobene nevarnosti ne za testne voznike in ne za okolico.

Kot lastnik Citroëna, je Michelin imel dostop do razvojnega oddelka Citroëna, kjer so si sposodili znanje inženirjev, predvsem pa dele vozil, ko je bilo to potrebno. Za preizkušanje kamionskih gum so izdelali Michelin PLR, pet osno vozilo, dolgo 7,2m, široko 2,45m s skupno težo preko 9 ton, h kateri so izdatno pripomogle svinčene plošče, nameščene na vozilu. Testna guma v komori, nameščena na sredini vozila, je bila vpeta na hidravlično pripravo, s katero so lahko spreminjali obremenitev, kakor tudi nagib preizkušane gume glede na podlago oziroma smer vožnje.

Testno vozilo Michelin PLR je imelo v zadku vgrajena dva Chryslerjeva motorja V8. Vsak motor je imel svoj 90 litrski rezervoar za gorivo. Eden od motorjev je bil namenjen pogonu vozila in je poganjal zadnje tri osi, drugi pa je bil namenjen pogonu v sredini vozila nameščenega kamionskega kolesa ter pripadajoče hidravlike, zaprte v zaščitno komoro. Zmogel je najvišjo hitrost 180 km/h z maksimalno obremenjenim preizkušanim kamionskim kolesom. Danes je na ogled v Michelinovem muzeju L'Aventure Michelin. Moj oče in jaz sva ga v živo videla pred 18 – imi leti, ko smo obiskali avtomobilski salon v Ženevi. Bil je parkiran pred vhodom in zares je imponantno vozilo.

Citroën DS je avtomobil, ki je dvakrat slavil

skupno zmago na rallyu Monte Carlo, in sicer v letih 1959 in 1966, kakor tudi neštete zmage na rallyih, kjer je bila proga speljana po razritih in zahtevnih terenih.

Izdelovali so ga v šestih državah po svetu, med drugim tudi v nekdanji Jugoslaviji v Kopru. Bilo je izdelanih skupno 1.455.746 DS – ov, od tega kar 1.330.755 v Franciji. Izdelovali so ga kar 20 let.

Nedvomno je Citroën DS tako tehnološko kot stilsko mejnik v avtomobilski zgodovini in je kot takšen nedvomno pustil svoj pečat. Vendar pa je Citroën DS oziroma bolj točno ID 20 bil "moj" prvi avto. Sicer ne v smislu vožnje, temveč veliko bolj v smislu tehnične izobrazbe in kulture.

Pred tridesetimi leti, ravno nekje v začetku šolskih počitnic, se je v Majšperku ponesrečil voznik s Citroënom ID 20. V ovinku je zletel s ceste in z desno stranjo vozila spredaj zapeljal v betonski kanal in odtrgal sprednji blatnik

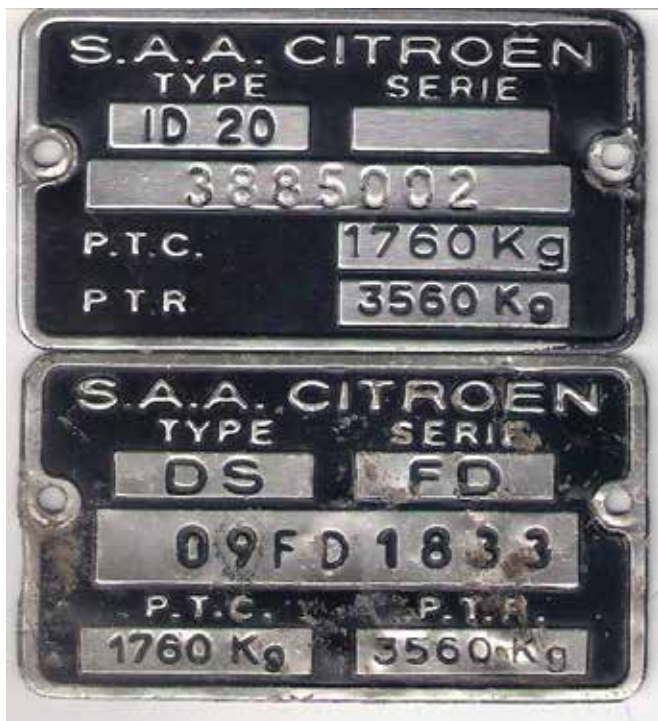


Michelin PLR, 1972, v sredini vidno dvignjeno kamionsko kolo

vkjučno s kolesom. Avto so izvlekli in ga pustili ob cesti nekaj dni odklenjenega. Med tem, ko je avto stal tam, je nekdo spredaj vzel dol dve krogli hidropnevmatskega vzmetenja. Po nekaj dneh je prišel lastnik, ki je medtem že ugotovil, da je avto nemogoče popraviti in je imel v mislih le kako se znebiti odpada. Takrat je vskočil moj oče, mu dal "10 jurjev" in sosed s traktorjem je ID 20 privlekel na naše dvorišče. Jaz sem bil takrat star 9, mogoče 10 let. Videl sem že veliko avtov, saj je moj oče mehanik, vendar česa takega kot je bil ID 20, pa še nisem videl. Oče mi je povedal, da je avto kupil zame, obema nama je bilo jasno, da ne za voziti, vendar pa v tistem tre-

nutku nisem vedel, kaj bi naj to pomenilo. Pogoji so bili takšni, da sem lahko avto razstavil, vendar pod pogojem, da ničesar ne smem uničiti ali poškodovati, vse sem moral razstaviti, kot je bilo mišljeno. Tako je bil moj imperativ tistih poletnih počitnic razstaviti "žabo". Medtem, ko so se ostali otroci preganjali naokoli, sem jaz "šraufal".

Prvič v življenju sem videl M7 ali še huje M9 vijake. Še leta po tem so ljudje hodili k nam iskat M7 vijake, podložke in matice, škatla z le-temi je še danes v predalu v očetovi delavnici... Prvič v življenju sem videl sesalni ventil, premera 50 mm ali blatnik, ki ga moraš vzeti dol, da lahko menjaš kolo ali pa zavorni pedal, ki pa to sploh ni...



Tipski tablici moje "žabe"

Veliko delov je ostalo doma, še več jih je oče razdal, vendar so tipske tablice še vedno v istem predalu kot pred 30 – imi leti. Prav tako je še vedno v omari obratomer, ki deluje na vseh platinskih vžigih, kakor tudi markantna ročica ročnega menjalnika...

Žal do sedaj še nisem imel priložnosti voziti avtomobila iz družine ID – DS in nisem pristaš velikih in udobnih avtomobilov, kaj šele hidropnevmatskega vzmetenja, vendar pa je ravno Citroën ID 20 avtomobil, ki je imel zelo velik vpliv na moje znanje in dožemanje avtomobilov ter avtomobilske tehnologije. Nekateri drobni detajli, kako so stvari na-

rejene in sestavljene, kvaliteta izdelave in obdelave ter izbira materialov, na teh področjih je moral biti DS med vodilnimi. In kot sem že na začetku zapisal, še dandanes je...

Srečno DS in še na naslednjih 60...

Viri in viri slik:

<http://www.citroen.co.uk/about-citroen/our-brand/history>

https://en.wikipedia.org/wiki/Citroën_DS

<http://www.citroenet.org.uk/index.html>

<http://www.citroenet.org.uk/passenger-cars/michelin/ds/04.html>

http://best-carz.com/data_images/gallery/models/citroen-id

<http://www.schaalbouw.nl/citroen/dshow-pre.htm>

<http://surfingbird.ru/surf/f78Z197cB>

<http://www.nuancierds.fr/INTZ%20ID%20normale.htm>

<http://www.telegraph.co.uk/motoring/picturegalleries/9552899/Citroen-DS-the-worlds-most-beautiful-car.html?frame=2347086>

http://www.automobile-catalog.com/make/citroen/ds_id/ds_id_2gen_salon/1969.html

<http://www.autobild.de/klassik/artikel/citroen-ds-presidentielle-3492028.html>

<http://www.traeume-wagen.de/topslider/eine-gottin-zum-niederknien-citroen-ds-tissier/>

<http://ranwhenparked.net/2009/09/12/michelin-plr/>