



**D**A ANDRÉ CITROËN år 1937 gav Michelinfabrikens 100 resande var sin ny vagn för att de under ett år skulle prova densamma, var det med den fulla förvissningen att denna nya modell skulle visa sig motsvara de stora förväntningar Citroën ställt på den. Den gjorde inte bara detta — den överträffade dem i allra högsta grad. Och i dag, mer än 15 år senare, är denna modell fortfarande en av de mest sålda, och utseendeförändringarna så små att man knappast kan märka dem. Vad som däremot döljer sig innanför det smäckra skalet är förbättrat och ändrat i takt med tidens krav.

Citroëns valspråk har från första början varit att en bil skall vara snabb, stark, vacker, slitstark och bekväm. Vi som under många år roat oss med att provköra olika bilmärken och dito modeller, har givetvis också varit i tillfälle att under olika förhållanden provköra denna franska kvalitetsvagn. Första gången skedde detta i årets Monte Carlo-rally, då vi fick det stora nöjet att vara coodriver i ekipage 161 med svensken Severt Sundberg som anmälare och förare. Och andra gången var under likvärdiga förhållanden vad väglängden och hetsen beträffar — under årets Midnattssolsrally. Vid det senare tillfället åkte vi dock utom tävlan som journalist för att se och kriti-

**CITROËN Berline 15 "six"**

Tillverkare: S.A. André Citroën, 143, quai de Javel, Paris XV, Frankrike.

Generalagent: Automobiles Citroën AB. Virkesvägen 26, Stockholm.

Pris: Kr. 17.165:— (inkl. extra bilskatten). I priset ingår för Sveriges del även Undersealbehandling och värme.

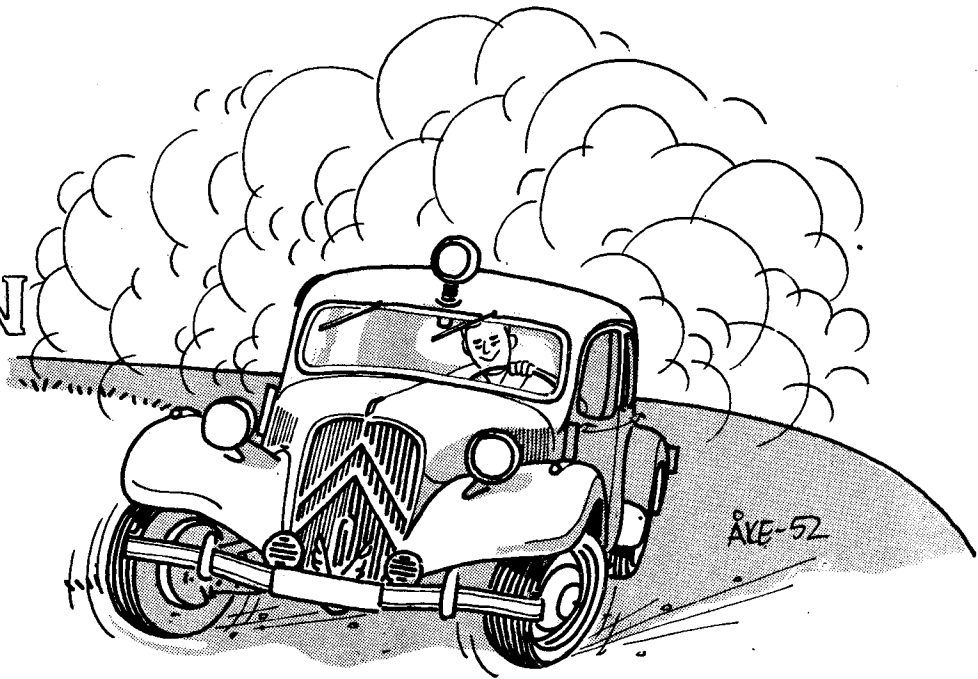
**Motor:** 6-cylindrig; slaglängd 100 mm, cyl. diam. 78 mm, 77 hkr vid 3.800 varv/min.

**Växellåda:** 3 växlar fram — en back. Utväxl. I: 13,25:1, II: 5,62:1, III: 3,87:1. Enkel torrlamell.

**Bromsar:** Kraftiga 12" Lockheedbromsar. Mekanisk handbroms på bakhjulen.

**Dimensioner:** Hjulbas 3,09 met; spårvidd 1,48 met; total längd 4,76 met; total bredd 1,79 met; total höjd 1,54 met; frigående markhöjd 0,28 met.

**Diverse uppgifter:** Individuell framhjulsupphängning med reglerbara torsionsstavar och vertikalt monterade teleskopstötdämpare. Bakhjulstjädring med torsionsstänger och teleskopstötdämpare. Bränsleförbrukning 1,3 lit/mil; bensintanken rymmer 70 lit; tjänstevikt 1,450 kg.



**TESTRESULTAT**

**Topp hastighet** vid torr väderlek på sträv vägbanor: 1:a växeln 62 km/tim, 2:a växeln 98 km/tim, 3:e växeln 143 km/tim.

**Minimihastighet:** 1:a växeln ej uppmätbart, 2:a växeln 14 km/tim och 3:e växeln 32 km/tim.

**Accelerationsförmåga:** 0—30 km/tim: 1,8 sek, 0—50 km/tim: 6 sek, 0—80 km/tim genom alla tre växlarna: 10,8 sek.

**Bromsförmåga** på betongväg: 20 kms hastighet: 1,22 m, 50 km/tim: 7,10 m, 80 km/tim: 28 m.

sera tävlingen och de i denna medverkande ekipagen. Kanske blev detta senare tillfälle mera jäktigt än det första — här gällde det att stanna och titta på flera ställen och sedan köra ikapp tävlingsekipagen för att på nästa ställe stanna och titta o.s.v.

"Första resan" blev omväxlande i alla avseenden. Vägarna runt Europa var bitvis belagda med is eller snö och på sina håll var det fruktansvärt halt. Över de franska alperna måste vi delvis använda kedjor. Trots alla besvärigheter med vädret — det påstås att årets Monte Carlo-rally var det näst svåraste som avverkats — visade vagnen inga som helst otrevliga benägenheter att inte vilja hålla vägbanan. Sommarrallyt till midnattssolen gick över delvis tjälkottsskadade och delvis synnerligen bra svenska landsvägar av skiftande utseende. Asfalt omväxlande med grus, långa, breda raksträckor omväxlande med kurviga och slingrande vägar.

Citroën 15 B är framhjuldriven. Detta innebär att körsättet är en liten aning annorlunda än vad som gäller för en bakhjuldriven vagn, men skillnaden är enbart till fördel för den framhjuldrivna vagnen. Genom kurvor och halka kan man hålla en betydligt högre medelhastighet, och passar man bara på med gasen i det rätta ögonblicket, behöver man aldrig riskera

några obehagliga överraskningar i fråga om sladdningar kurvnycklar eller annat som tröttnar. Den tvåeakrade raten har just den rätta lutningen för att man skall kunna endera "hänga i raten och stå på pedalerna" eller sitta bekvämt tillbakasjunken och bara glida fram med vagnen. Trots den till synes långa motortorpeden är sikten enastående god, och man kan utan att behöva inta någon specialställning i förarsätet se marken på mindre än en meters avstånd från framhjulet. Styrningen sker medelst kuggstångsutväxling och ger ett ögonblickligt utslag. Citroën är en typisk autostradavagn, men tack vare sin låga tyngdpunkt, den mjuka fjädringen och framhjulsdriften fullkomligt fascinerande att köra på våra svenska vägar. Allt detta kombinerat med det goda utrymmet inne i vagnen, det ställbara framsätet och den gedigna inredningen gör att Citroën 15 B ligger mycket högt på betygsskalan i vår testserie.

**AUKTORISERAD ÅTERFÖRSÄLJARE**  
för Stockholm och länet:

AB STOCKHOLMS



VANADISVÄGEN 2—4 · TEL. 34 04 40