

# CITROËNI

*Centralgaraget*

A. B. STOCKHOLMS CENTRALGARAGE

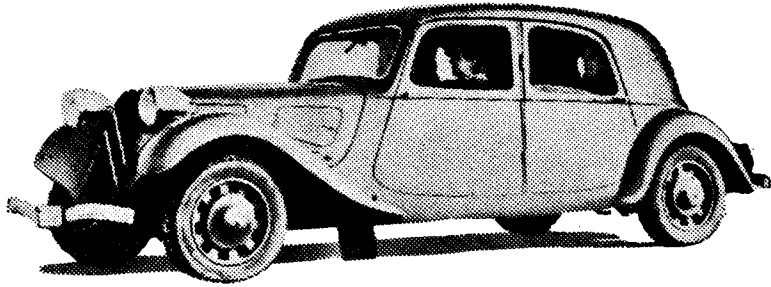
Fabriksagent Stockholm — Stockholms Län

VANADISVÄGEN 2-4

Tel. Namnanrop

Fullständigt reservdelslager och service. Citroënverkstad N:a Stationsgatan 19 Tel. 334610

337220



## Gallisk förkrigsesprit präglar första efterkrigsparisaren

Om vi nu aldrig tidigare hade sett eller kört en tvåliters Citroën skulle vi utan att blinka ha presenterat den som en avancerad konstruktion med många tekniska finesser som stod på toppen av vad bilbygget hittills nått fram till. När vi emellertid finner efterkrigsmodellen vara tämligen lik 1939 års vagn och vid närmare rannsakan av minnet kan spåra de väsentliga konstruktionsdragen tillbaka i tiden ända till 1934, då kan vi förstas ej gärna göra annan erinran än den att den franska fabriken verkligen under förkrigstiden i många stycken var långt före sin tid. Sådan den kanske ej direkt snarfagra men i fråga om fartkapacitet, bränsleekonomi och väghållningsförmåga alltjämt i sin prisklass oöverträffade vagnen nu ter sig, står den ej tillbaka för någon konkurrent. Den är lättast av alla medelsmå vagnar i förhållande till maskinstyrka och axelavstånd och frågan är om den inte, så som francskursen och handelsutbytet ligger till också är den billigaste vagnen i förhållande till storlek, komfort och hästkraftantal.

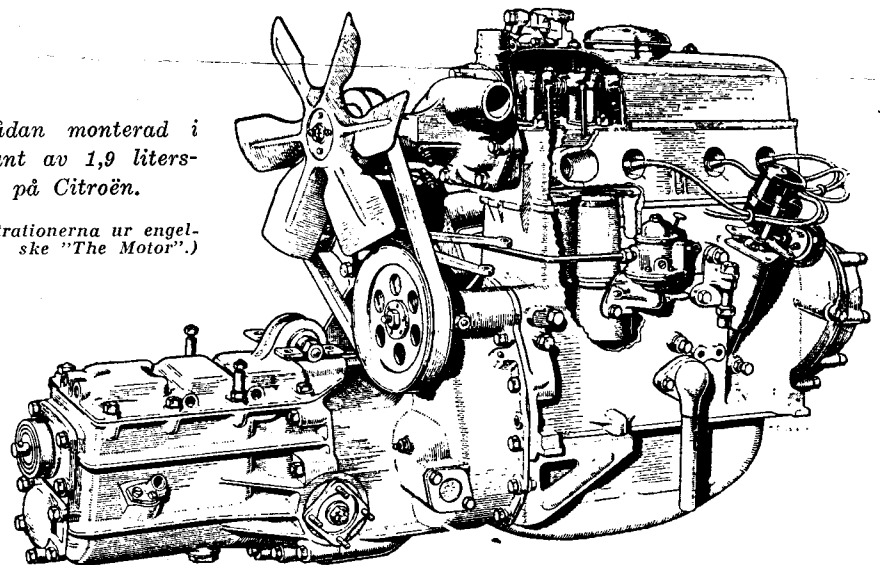
Till det yttre är Citroën nästan helt oförändrad. Typiskt fransk är den i stilen med det nedböjda bakpartiet och sitt från alla tyngande frontdetal-

jer och kromlister fria framparti. Som så många andra franska bilar ger den ju intrycket av att "sitta på baken". Citroën verkar lätt fram, vilket naturligtvis är en ren synvilla. Linjeföringen ger också intryck av en ovanlig längd och dock är den en meter kortare än de nya amerikanska vagnar, som har nära nog samma axelavstånd.

Fransk verkar vagnen dock minst av allt i konstruktionen. Med dess frontdrift och sin torsionsfjädring är

Växellådan monterad i framkant av 1,9 litersmotorn på Citroën.

(Illustrationerna ur engelske "The Motor".)

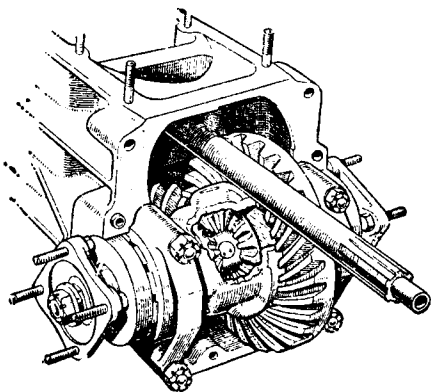


det närmast de "tyska" konstruktionslinjerna som faller i ögonen. Genom växellådans placering framför motorn, praktiskt taget också framför framaxel och kylare, har viktfordelningen kommit att bli 60—40, dvs så nära idealet man gärna kan komma för en framhjulsdreven vagn.

Det märkliga är att man i en så pass liten vagn fått så utmärkta utrymmen inuti karossen. Alla fem passagerarna sitter väl mellan axlarna. Citroën hade långt före amerikanerna invändiga fotbräden och i denna kaross har man i baksätet mellan armstöden 1608 mm armbågsutrymme.

Tack vare att baksätet slutar framom bakaxeln får man ett utomordentligt bagageutrymme, trots att vagnen inte har något större överhänge baktill. Vill man sedan köra med extra packning, exempelvis en koffert, kan man låta bakluckan stå öppen och använda den i nedfällt skick som packräck.

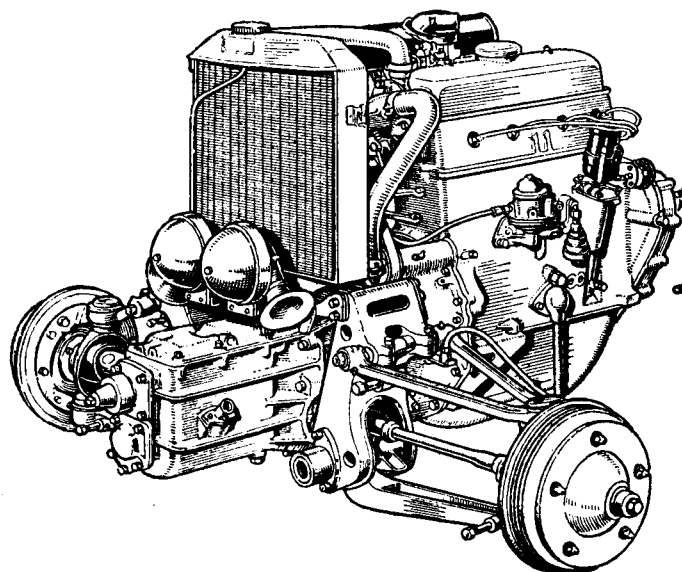
Citroën byggs, som framgår av vår skiss, i tvenne delar. Frampartiet bildar ett stycke, omfattande framaxelpartiet med de separatfjädrande hjulen, motor, koppling och växellåda, kylare och vad till vagnens drivning hör. Detta parti fästes med fyra bultar till "skaklarna" på vagnskorgspartiet, som utgör byggnadsdel nummer två. Ram saknas helt. Citroën var en av de första vagnar i världen med fribärande stälkaross och likaså en av de första med en ordentlig stålbotten, byggd så att varken smuts eller drag kommer upp i vagn eller motorrum och dessutom på undersidan utformad för att ge minsta möjliga friktionsyta. Denna plåtbotten är på sidorna utformad som lådsektioner för längsförstärkningen. Golvet är längre än i de flesta andra vagnar, trots att fria markhöjden är mycket väl tilltagen och man har intrycket att sitta högre i vagnen än i någon annan småvagn.



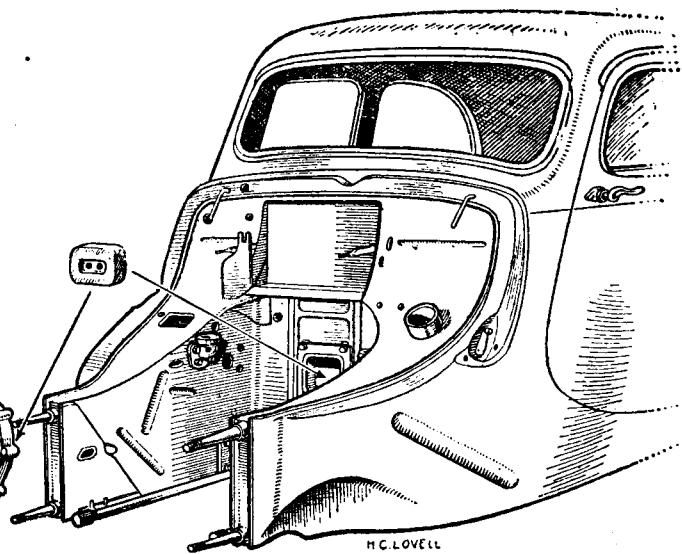
Frontdriftens kompakta enhet med växellådans sammanbyggd med differential och kardandrev.

Fjädringen är genialisk och förefaller än i dag lika revolutionerande som den tycktes oss när vi såg den för första gången. Här tillfredsställes kraven på parallellrörelse och konstant spårvidd på ett fyndigt sätt. En enkel svingarm undertill är kopplad till en i vagnens längsriktning placerad torsionsstav och denna arm pendlar synkront med ett triangelsteg upp till i form av fiskbensbjälke. Fjädringsrörelsen kontrolleras av en i 45 grader ställd direktverkande stötdämpare. Bak har vi stel axel med torsionsfjädring som gör att hjulen håller sig vertikala under svängar, vilket

är till fördel för en frontdriven vagn. Till och med engelska auktoriteter erkänner att Citroën har en kurvstabilitet som kan jämföras med de bästa racervagnars. Med denna fjädring och den låga tyngdpunkten kan man tillåta sig att köra med förvånande hög fart genom kurvor, nota bene om



Motorpartiets infästning till "vagnskorgen" med fyra bultar.



H.C. LOVELL

drevs axel är i ett stycke med mellanaxeln.

Bromsarna är av Lockheads hydrauliska system med tiotums bromstrumror. Hjulen är av stålpressad Michelintyp med luftkylning av fälg och bromstrumror, ungefär som på den tyska Adler, som ju Citroën även i andra avseenden har påfallande likheter med.

Det är ju att anta att Citroën i dessa tider kommer att få en ökad popularitet. Utom den bilkielentel som tidigare föredrog den franska stilen kommer vagnen nu också med begärlighet att bli föremål för intresse från alla de forna älskarna av "kontinentala bilar", de bilmän som längtar att få åka med frontdrift, separatfjädring, kurvstabilitet och exklusiv väghållningsförmåga. G. H—m.

man rätt utnyttjar frontdriften och har mod att låta framhjulen dra ordentligt genom kurvan.

Toppventilfyran är en pigg och livlig maskin, som ger inemot 56 hästar vid 4 250 r/m. Det är ju nästan ett varvtal för en sportvagn. Ventilerna sitter i 10 graders lutning. De manövreras av vipparmar som får impulsen via inbyggda stötstänger från en

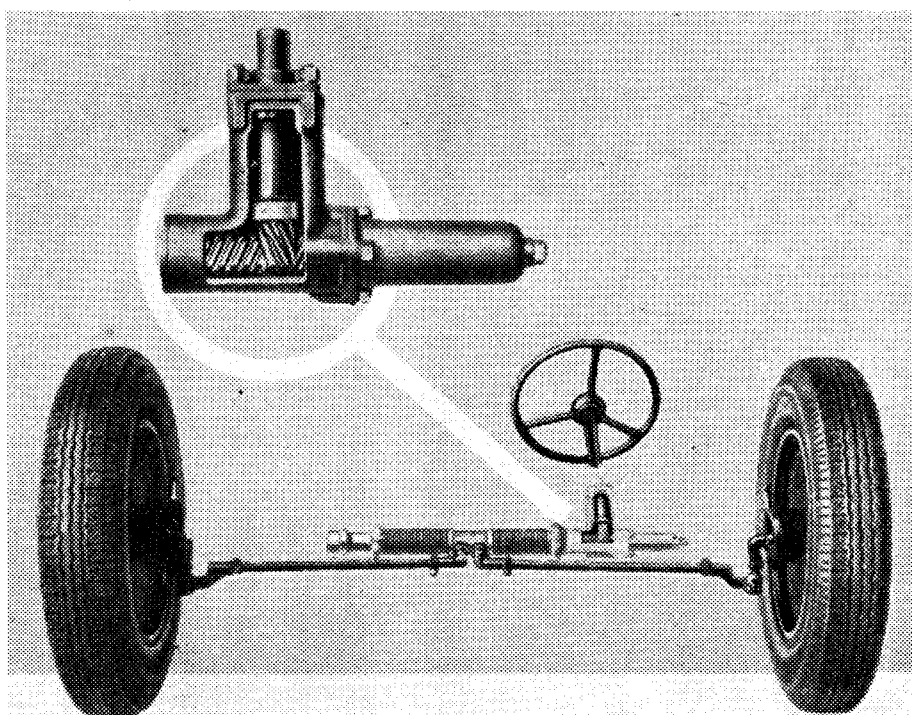
ganska högt upp på sidan av blocket placerad kamaxel. Motorn är uppbyggd av fyra cylinderfoder ställda parvis i en gjuten "vattenlåda" så att hela loppen ompolras av kylvattnet. Nedtill står fodren i konsoler i motorplanet och upptill sticker de upp ungefär två tusendels tum. När locket skruvas på kommer fodren att hållas orörliga. Växellådan är byggd i en enhet med differentialdrev, kronhjul och lilla slutväxeldrevet. Detta

### Citroën Berline 11 "Sport" Specifikation.

Antal cylindrar	....	4
Cylinderdiameter	...	78 mm
Slaglängd	.....	100 mm
Slagvolym	.....	1,911 liter
Kompression	.....	6,2: 1
Effekt	.....	55,9 hk vid 4 250 r/m

#### Växelförhållanden:

1:an	.....	13,1: 1
2:an	.....	7,3: 1
3:an	.....	4,3: 1
Back	.....	17,5: 1
Axelavstånd	.....	2910 mm
Spårvidd fram	.....	1344 mm
bak	.....	1344 mm
Största längd	.....	4267 mm
Största bredd	.....	1660 mm
Största höjd	.....	1504 mm
Fri markhöjd	.....	178 mm
Vikt	.....	1100 kg
Ringdimension	.....	165×400
Bränsletank	.....	45 liter
Elsystem	.....	6 volt
Batterikapacitet	....	57 amp tim



Citroëns styrningsdetaljer.

# CITROËNI

Dagens automobil —  
med morgondagens konstruktioner