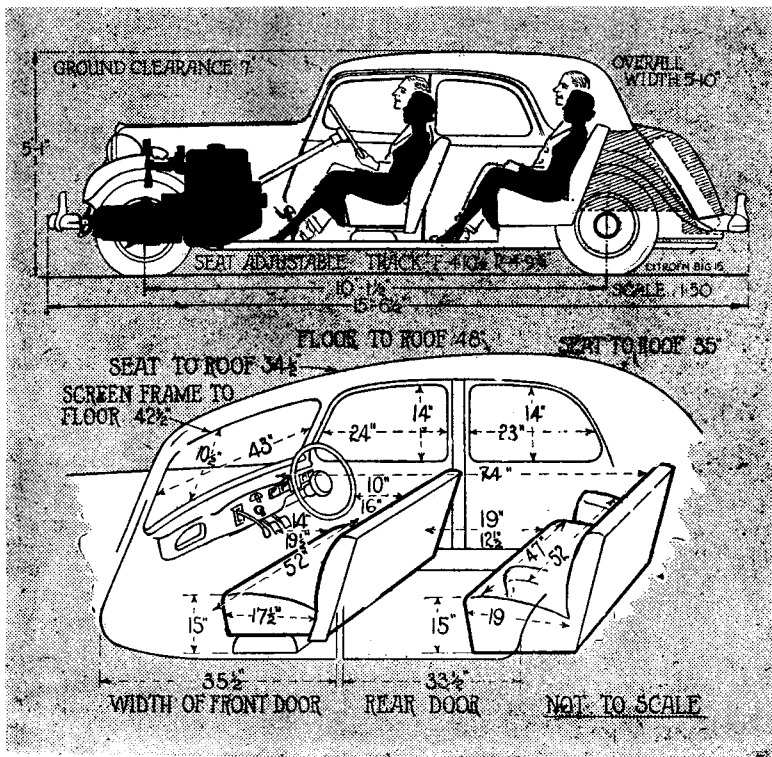


SMT presenterar:

Bild och text efter »The Motor»
(London) med vederböril tillstånd.

Märke: Citroën
Typ: Berline 11 B Normale
Tillverkare: S A André Citroën 117—167 Quay de Javel, Paris
Repr i Sverige: Automobiles Citroën A/B, Virkesvägen 26, Hammarbyhamnen, Stockholm.
Pris i Sverige: Std 4-d sedan 12.945 kr.



för damer, åtminstone vid parkering och andra manövrer i låg fart, men i gengäld är den alltid fast, exakt och förtroendeingivande i alla situationer. Återgångstendensen är markerad, och den ökar liksom understyrningen vid snabb kurvtagning. Bromsarna får högt betyg för effektivitet.

Accelerationstiderna vid proven blev anmärkningsvärt goda för en så pass stor vagn med måttlig motorstyrka. 16—48 km/t avverkades på 6,5 sekunder på tvåan, 11,6 sek på trean, 32—64 km/t gick på 7,4 sek på tvåan, 12,9 sek på trean. 48—80 km/t tog 10,4 sek på tvåan, 14,6 på trean. Steget 64—96 km/t tog 20,2 sek på trean. Från 0 till 48 km/t »genom växlarna» tog 6,9 sek, 0—64 km/t tog 10,9 sek, 0—80 km/t 16,4 sek, 0—96 km/t 29,0 sek. 400 m med stående start gick på 23,7 sek. Medeltalet av tiderna vid de fyra toppfartsproven motsvarar 114,1 km/t, bästa tiden 116,8 km/t. Högsta hastighet på tvåan noterades till 85,3 km/t, på ettan 49,9 km/t. Högsta hastighet på trean i backe med stigning 1:20 uppmättes till 90,1 km/t, i stigning 1:15 till 78,8 km/t. Högsta stigning på trean 1:11,7, på tvåan 1:6,4.

Bränsleförbrukningskurvan tedde sig i stort sett så här: Vid konstant 50 km/t förbrukades 1,2 l/m, vid 65 km/t 0,9 l/m, vid 80 km/t 1,1 l/m, vid 95 km/t 1,4 l/m. Totalförbrukningen på hela teststräckan, 738,5 km, blev 80,92 liter, motsvarande genomsnittligt 1,09 liter per mil.

Beprövad »normalcittra»

»När den första framhjuldrivna Citroën introducerades för snart 19 år sedan, var den en djävult okonventionell konstruktion. Men fastän ägare av andra vagnstyper nog alltjämt i viss utsträckning betraktar veteranen som »inortodox», är den dock otvivelaktigt vid det här laget en av de grundligast utprovade, mest beprövade och mest uppskattade bilkonstruktionerna i hela världen.»

Så inleder The Motor den beledsagande texten till sin test, publicerad 26 november 1952, av Citroën 11 B Normale.

I fortsättningen konstaterar testaren, att »stora femton» är en kombination av den 6-cylindriga vagnens kaross och »Berline 11 Sports» fyrcylindriga motor. För att rätt uppskatta denna likaväl som övriga modeller av Citroën, är det nödvändigt att ta hänsyn till konstruktionens ålder. Det är då relativt lätt att göra upp ett »balanskonto» över i vilka avseenden Citroën 11 B Normale är bättre eller sämre än genomsnittet av vagnar i motsvarande prisklass och av »årets modell». På debetsidan måste då föras att motorn inte når upp till 1952—53 års standard i fråga om smidighet och tyst gång, vidare att växlingen inte är helt klanderfri, att fjäderingen är i hårdaste laget efter nuvarande standard (den är också styvare än hos övriga Citroën-

modeller), att styrningen är tung särskilt vid lägre hastigheter, och att karossens linjer är »antikverade» ehuru inte i och för sig stötande fula. På creditsidan kommer att denna mycket rymliga femsitsiga vagn med knappt 2-liters motor och endast 56 hk toppeffekt presterar en toppfart — med full last — på 115 km/t (eller mera), att marschfarten bekvämt kan hållas vid 95—100 km/t, att karossen vid behov kan rymma inte bara fem utan även sex vuxna plus en god del bagage — allt detta men i en genomsnittlig bensinförbrukning av 1,1 liter på milen. Därtill kommer en utomordentlig kurvtagningsförmåga, god ventilation i karossen, goda strålkastare och en med hänsyn till den moderata vikten synnerligen stabil konstruktion.

Den mekaniskt sett enkla och robusta toppventilmotorn har utbytbara, »våta» cylindrefoder och en bensinsnål förgasare. På tomgång går motorn mycket jämnt och tyst, och vid hastigheter mellan 50 och 100 km/t är den fortfarande tystlåten på trean.

Tre växlar framåt med synkronisering på tvåan och trean med väl avvägda utväxlingsförhållanden. Urkopplingspedalen är försedd med en spärr som låser växelspaken, tills pedalen är trampad helt i botten.

Styrningen är enligt testaren i tyngsta laget

SPECIFIKATION:

Motor:

Cylindrar	4
Cyl diam	78 mm
Slaglängd	100 mm
Volym	1.911 cc
Ventiler	topp m stötstångsstyrr
Förgasare	Solex, fall
Kompression	6,5:1
Max hk vid 4.250 v/min	55,7 hk

Transmission, styrning mm:

Koppling	enkel torrlamell
Utväxling	1an 13,1; 2an 7,2; 3an 4,3; back 17,5
Kardandrev	9/31, spiralskurva
Fjädring	fram: individuell tors o länk, bak: torsionsstav o stel axel
Bromsar	Lockheed hydraul
Stötdämpare	Newton teleskop
Styrning	Kuggstång
Rattvarv, fullt utslag	2 1/3
Vänddiameter	13,73 m
Bränsletank	68 l
Olja i vevhus	4 l
Vatten	9,5 l
Chassismörjning	tryckspruta 17 punkter
Framhjul-utfall	3 mm
Bromsvätska	Lockheed
Batteri	12 v/57 amp/t
Vikt, tom	1.100 kg
D:o, svensk tjänste	1.260 kg
Viktfordelning fram/bak	55/45
Däck	165×400