

test

Ante Mahkota
Gaber Golob

CITROEN DS 21

SVETI OKROG VOGLA

Cena: 2548 dolarjev in
28.645 novih din

Zavarovalnina:
jamstvo 342 Ndin
kasko 1492,5 Ndin

Cestrina: 250 Ndin

Prodajalec: »Tomos«, Ljubljana, Dalmatinova 4

Novim vrtljivim žarometom Citroenovih žab pripisujejo čudež.

In se je zgordilo, da je v Citroenovo trgovino na Elizejskih poljanah v Parizu, prišel hudo škiljast gospod in hotel kupiti žabo, ki bi skilila prav tako kot on, da bi ponosi v ovinkih varneje vozil. Citroen se po pravici postavlja z izrednimi inženirji, takšnih žarometov pa seveda še ne izdeluje.

Vrtljivi žarometi žabe DS 21 so nas nadušili. V vsakem blatniku ima namreč

žabe po dva žarometata. Notranji, halogenki luči se obračata, kadar zavijate.

Na prvo preskusno vožnjo smo si odpeljali ponos. Izbrali smo zelo ovinkasto cesto in se prepričali, da je mogoče z nezasenčenimi žarometi, ki se obrnejo v ovinek, se predno avtomobil zavije, voziti hitrej in bolj varno.

Naj opisemo te nenavadne žužle! Zunanja, zasenčena žarometata sta nameščena trdno, notranja, halogenska pa se vršita, da odlično razsvetlita ovinek. Halogenski žaromet, ki je na notranji strani ovinka, se pri ostrem zavijanju zavri približno za 40 stopinj, zunanj pa malodane za pravi kot. Ce je nad cesto megi, vidite, kako stoeče notranjega žarometata preseka svečlobni snop zasenčene žube na notranjem blatniku.

Po vsem tem je očitno, da v ovinku le en halogenski žaromet sveti zelo daleč naprej po cesti, toda luč je dovolj močna, da povsem zadošča. K vsemu temu naj se pristejemo, da se žarometi v žabi DS 21 samodejno izzravnavajo, ko se karoserija pozibava, na primer pri zavirjanju ali pospeševanju.

Nove žabine luči so tako nenavadne in tako odlične, da nam, prisojno, ne zamepite, da smo z njimi začeli test in jih tako podrobno opisali. Saj so nove luči vplivale tudi na obliko nove žabe.

Prvič po dvanaštih letih

Lanske jeseni, odkar imajo žabe nove žaromete, so prvič po dvanaštih letih žabi nekoliko spremenili obliko. Zaradi štirih reflektorjev — po dva sta nameščena pod skupnim stekлом na blatnikih — je po naši sodbi žaba še lepša in predvsem bolje reže zrak.

Nobenega velikega avtomobila tako malo ne spreminjajo kot žabe. Takrat ko so jo zasnovali — naj ponovimo, kar smo že zapisali pri lanskoletrem testu žabe ID 19 — se je zdele konstruktorjem smotrost pomembnejša kot modne muthe. In izkazalo se je, da je takšen avto veliko bolj trajen, kot misljilo v marsikateri tovarni. Velik dokaz za to se nam zdi avto leta 1967, nemški NSU Ro 80, katerega oblikovalci so se zgledovali pri žabi.

Slej ko prej je žabe DS 21 prestižni avto. Prepričali smo se, da na zadnjih se-

dežih v nobenem avtomobilu ni toliko prostora in udobja.

Naslonjač za voznika je globok in mehko oblaženjen, da se ga premikati naprej in nazaj, spremenjati položaj naslonjača. Pa se nam vendar zdi, da se mora v njem po JUS raščen voznik, preveč stisniti ob volan.

Na računa erodinamične oblike je prednost iz žabe nekoliko slabša kot pri bolj prisotenih avtomobilih. Se posebej sodimo, da ima voznik slab pregled nazaj: se posebej zaradi vzvratnega ogledala, ki nameščeno na armaturni plošči.

Armatura plošča nam ni všeč. Za tak hiter avto so nekateri gumbi nameščeni predalec od voznika. Tudi premalo predgled se zde in jih mora roka predolgo iskati. Ni nam všeč, da je za klijučavnico, ki zavaruje volan pred tatoči, potreben poseben kluč. Brizgalka je zastarela.

Vsi ti drobni odčitki na racun udobnosti — sij — je tudi priročnost udobnosti — se nam zde v žabi pac zato hujši, ker so inženjerji drugače naredili res vse, da bi z avtom potovali udobno kot z letalom.

Znamenite hidropnevmatične vzmeti, ki smo jih že večkrat opisovali, odlično oblaženje sedeži, izredno lahkoten servo-volan, zavorni pedal, ki bi ga brez težav ravnal z mezincem — vse to skrbi, da se vozite v žabi kot na leteči preprogi.

V dežju in vetrju

Seveda so se le v tisoč in eni noči vozili brez motorjev. Žaba ga potrebuje. Motor v DS 21 je veliko boljši in močnejši kot v ID 19, pa čeprav se ne manjka kritikov, ki pravijo, da bi šele sodobni, po možnosti šestvaljni motor storil, da bi vožnji lahko izkoristil vse izredne odlike žabinega podvozja, volana in zavor.

Ko so pred dvema leti predstavili novi 2175-kubični motor DS 21, je bilo vsem jasno, da se je podal Citroen v hud konkurenčni boj z drugimi več kot dvolitrskimi evropskimi limuzinami.

Ceprav je gib bata nekoliko večji kot vrtina, kar pravijo, da je odlika sodobnega motorja, je pri DS 21 razlika med vrtino in gibom tako majhna, da zanj tega ne bi mogli trditi.

Da se Citroen ne odloči za drugačen motor, je najbrž vzrok, ker je vsa karosirja prilagojena za šestvaljni motor. Motor je namreč nameščen za prednjo prednjo, sprejet je zato pod pločevino precej manj prostora, kot bi se zdelo na videz. Poleg tega najbrže računa tovarna s kupci, ki niso pretirani »športniki« in jim je več za proben tek štirivaljnega motorja pri njih vrtljajih kot pa za brižljante pospeške šestvaljnega stroja.

Kakorkoli že, 2,2-litrski Citroenov motor je priden delavec. Na avtomobilski cesti brez velikih tezav — če je le dovolj zletna — dosegel hitrost 170 km na uro. Žabo smo presekali v zelo slabem vremenu minulega tedna, kar je bilo seveda pri primerjavi z drugimi avtomobili, žabi v prid, ko se tako odlično drži ceste. Zato se lahko pohvalimo, da na italijanski avtomobil-

ski cesti ni bilo avtomobila, ki bi nas prehitel.

Vseeno pa sodimo, da bi za denar, ki ga DS 21 stane, radi dobili nekoliko bolj živahen avto.

Zato tako velik in udoben avto porabi značilno pri hitrostih do 150 km na uro malo goriva. To se bolj potrjuje ugotovitev, da motor ni dirkalen konj, pač pa pridien delevac.

DS 21, letnik 1968, so nekoliko spremenili menjalnik, tako da so spodajšnje drugo in tretjo prestavo — gotovo zaradi boljših pospeškov. Vendar pri ostri vožnji med tretjo in četrtjo prestavo še vedno zmanjka moči.

Mezinec za volan in zavore

Preden bomo s presežniki hyaili, kako odlično se žaba drži ceste, naj opisemo naso najdaljšo testno vožnjo. Ves čas je dezelovalo, močan veter je pihal na Ljubljiju celo snežilo.

To je pravo vreme za preskušanje žabe, saj se izkazajo vse njene odlike. Ker se nam zdi DS 21 avto za dolga potovanja po avtomobilskih cestah, smo se peljali tudi v Italijo. Kdor je kdaj drvel z fabo 100 km daleč v dežju po avtomobilski cesti, še vedno zna prav cenniti, kako odlično avto drži smer, pa čeprav ga udarajo močni sunki hočnega vetra.





Iz Ljubljane na Ljubelj in nazaj smo vozili tri minute daje kot uro, se pravi s povprečno hitrostjo 90 km na uro; čeprav nam je nagajala megla in dež in je proti vrhu Ljubelja močno snežilo. Pri tem smo porabili 12,6 litra goriva na 100 km. Spričevalo, da se žabo zelo dobro vodi tudi v ovinkih.

Na avtomobilski cesti pred Vidmnom nam je oster kos vzmeti, ki je ležal na cesti, pri hitrosti 160 km na uro predri prednjo desno zračnico, pa žabe skoraj ni zaneslo.

V hudem dežju in vetru smo v uri in 56 minutah skozi Videm in Trbiž pripeljali v Kranjsko goro. Zdi se nam, da je malo limuzin, s katerimi bi na tej vijugasti cesti zmogli povprečno hitrost 80 km na uro, kot smo jo z žabo.

Tudi pri tako zelo napetih vožnjih, pa se skoraj nismo utrudili. Izredno podvozje, široke pasaste gume in prednji pogon – vse to smo hvalili že pri testu ID 19.

Pri DS 21 naj k temu prištejemo še servo volan, ki se je enemu preskuševalcu zdel preveč lahket in je trdil, da na volanu sploh ne čuti ceste in ga to moti, dru-

gi pa se ga je navadil že po nekaj kilometrih in prisega nanj.

Gotovo se je treba izredno lahkega volana navaditi, tudi zelo učinkovitih dvo-krilnih servo zavor, ki primejo brž ko se z nogo pritaknete gumijastega stikala – ne zavornega pedala. Tako lahketen zavorni pedal je tudi v novih mercedesih, saj pravijo, da je boljši, ker se voznik navadi »previdno pritiskat« in tudi ko se ustraši, ne pritisne z vso silo.

Luč na pot varnosti

Zaba DS 21 je drag avto. Prestižen avto. Tovarna Citroen se trudi – tako sodi večina preskuševalcev njenih novih avtomobilov »DS« – da bi bila žaba avto kot noben drugi. Očitajo ji celo nekatere tehnične ekscentričnosti, češ vali ne želi Citroen pretirano poudarjati posebnost žabe in jo preveč oddaljiti od povprečja evropskih avtomobilov.« (L'Auto Journal, Pariz).

Povprečen jugoslovanski žep si DS 21 še dolgo ne bo mogel privoščiti. O tem ni nobenega dvoma. In zato smo se za test odločili predvsem zato, da bi opisali tehnične novosti in posebnosti, ki bi se ob mnogih lahko zgledovali izdelovalci cenejših, dostopnejših avtov.

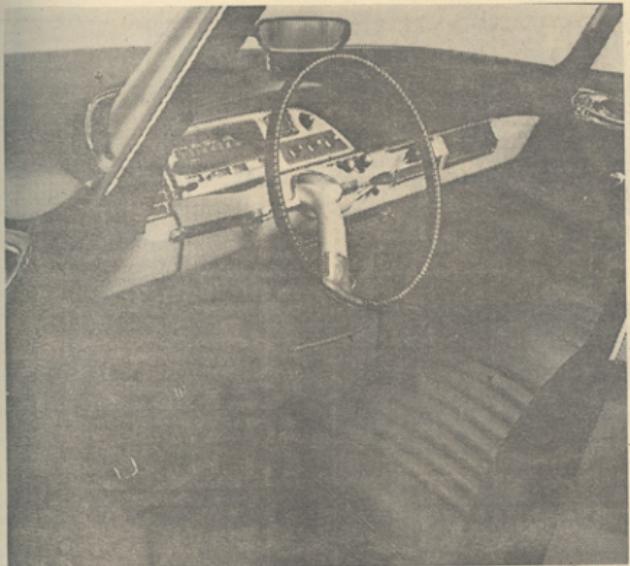
Tistim pa, ki potrebujejo nasvet, kateri avto naj si kupijo za okroglih šest milijonov, bomo povzeli svetlubo in sence velike žabe.

Slabosti: pri velikih vrtljajih motor »trdo teče«, voznik ima slab pregled, nekoliko neprično je urejena armaturna plošča.

Odlike: izredno udobje, odlična lega na cesti, velika hitrost, učinkovite zavore, dobro zračenje, skromna poraba, vrtljivi žarometi.

Sodimo, da novi žabini žarometi svetijo na pot prizadovanj za kar najbolj varen avto.

KAVA
Special



NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 7370 km, na našem testu 700 km)

Največja hitrost: 171,3 km na uro (štirji meritve — zaled 2700 m — merjeno povprečje zadnjih 200 metrov)

Kilometer brez zaleda: 35,3 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 143 km na uro (povprečje štirih meritiv)

Pročinjenost — kilometr z začetno hitrostjo 40 kilometrov na uro v četri prestavi: 40,0 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 134,5 km na uro.

Pospeliški:

- ▷ 0—40 km na uro: 3,2 sekunde
- ▷ 0—60 km na uro: 5,3 sekunde
- ▷ 0—80 km na uro: 8,7 sekunde
- ▷ 0—100 km na uro: 13,5 sekunde
- ▷ 0—120 km na uro: 19,9 sekunde
- ▷ 0—140 km na uro: 30,9 sekunde

Poraba goriva:

- ▷ na potovanju: najmanj 10,3 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 100 km na uro, največ 15,6 litra na 100 km (povprečna hitrost 150 km na uro);
- ▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 12,7 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — resnična hitrost 39,0 km na uro
- ▷ kazalec na 60 — resnična hitrost 56,4 km na uro
- ▷ kazalec na 80 — resnična hitrost 74,9 km na uro
- ▷ kazalec na 100 — resnična hitrost 94,7 km na uro
- ▷ kazalec na 120 — resnična hitrost 112,5 km na uro
- ▷ kazalec na 140 — resnična hitrost 132,3 km na uro
- ▷ kazalec na 160 — resnična hitrost 150,0 km na uro

CITROEN DS 21

Videz	10	Aerodinamična limuzina je z novimi žarometi še lepša.
Prostornost	9	Stiri vrata. Zadaj prostora kot v nobenem drugem avtu za ta denar. Težko dostopen prtljažnik.
Upravljanje	9	Malodane preveč lahkokoten servo-volan, servo-zavore. Od sedeža precej odmaknjena prestavnja ročica pri volanu. Nepraktično razporejene gumbi na armaturni plošči.
Instrumenti	8	Natančen merilnik hitrosti s skalo zavornih poti. Nenavadne kontrolne lučke. Utripalke se ne izklopijo samodejno.
Vidljivost	7	Nazaj (posebno v vzvratnem ogledalu) zelo slab pregled.
Največja hitrost	10	Avto za dolga potovanja po avtomobilskih cestah.
Pospeliški	9	V prvi se pozna, da poganja DS 21 nekoliko zastarel štirivaljni motor. Pri ostem pospeševanju zmanjka moči med tretjo in četrtjo prestavo.
Poraba goriva	10	Za hitrost in udobje, ki je na voljo, zelo gospodaren avto.
Lega na cesti	10	Avto se odlično drži tudi spolzke ceste. Za bočni veter se ne zmeni. Zdi se nam, da je za hitro vožnjo v ovinkih servo volan preveč lahkokoten.
Udobnost	9	Zelo udoben avto za potnike, za voznika nekoliko manj, saj sedi predaleč od vetrne šipe, da pa bi bolje videl, se mora stiskati ob volan.
Motor	9	Pri visokem štovilu vrtljajev je strds. Zelo prožen.
Zavore	10	Dvokrožne servo-zavore. Spredaj kolutne, zadaj bobnaste.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni-shiruktaktni-vrstni-vrtina jas gib 90 x 85,5 mm — globina prostornina 2175 Kubikov — kompresija: 8,75 : 1 — največja moč 109 KM (DDE) pri 5.500 vrtljajih v min. — največji KM (DDE) pri 5.500 vrtljajih v min. — srednja hitrost bata pri 5.500 vrtljajih v min. 15,08 m na sekundo — specifična moč 49,9 KM na liter — ročna gred v petih ledah — odmarna gred pri strani — višeci ventili — vodo hlajanje s držalko in termostatom (v hladilniku 10,8 liter vode), vrednost mednarodne norme: DIN 10020 — dvosistemski uplinjal Weber 23 x 63 DDE — silikumski 12 valov, 40 ampernih ur — alternator 550 watov — posoda za gorivo 65 litrov.

Prenos moči: Motor spredaj, poganja prednji kolesi — enosistemna suha sklopjava — štirisklopna sklopjava synchronizirani menjalnik: I: 3,23; II: 1,833; III: 1,207; IV: 0,881 — prestavna rodica pri volanu: 3,66 — spredaj: 2,00 x 360 (prepedala, 1,200 (zadaj), mitschen XAS).

Voz limuzina za pet oseb — štiri vrata — plodnost podprtva in vzdolžni nosilci iz varjene jeklenje podleve — vsa kolesa na posameznih obsežih, vsako kolo ima svojo hidraulično varnost z vgrajenim blidilecem — hidropnevmatično varzenie — servo volan — servo zavore — dva kočilna kroga — spredaj kolutne zavora, zadaj bobnaste — mehanizma ročna zavora na prednjih kolesih — nanesenčni žarometi so vrtljivi.

Mere in teža: dolžina: 4,84 m — Alrina 1,79 m — višina 1,47 m — teža praznega vozila: 1260 kg — dopuščena obremenitev 1780 kg — rajndi krog 11 metrov.