

Na pariškem salonu avtomobilov leta 1955, se je okoli Citroenovnega razstavnega prostora gnetlo radovednežev. Zaprepaščeni, začudeni in hkrati občudujoči pogledi so božali, za tedanj čaš, dokaj nenavaden avtomobil. Citroenovni inženirji so presenetili svet z avantgardno obliko novega modela. Tisti pa, ki so se potrudili in novince pretipali do obisti, so bili še bolj presenečeni. Pod aerodinamično in elegantno zasnovano karoserijo je bilo kup tehničnih posebnosti, ki jih druge tovarne uvažajo pri svojih avtomobilih šele zdaj, po tolikih letih.

Kolutne zavore, prednji pogon, servo volan in pasaste gume so danes že kar običajne rešitve, je pa hidropnevmasko vzmetenje s spreminjanjem višine dna od tal, še po tolikih letih bolj ali manj domena le Citroenovih vozil. Citroenovci so s predstavitvijo tega proslavljenega modela za desetletje in še več prehiteli tekmece. Tako citroeni, ki jim pri nas pravimo žabe, še danes kljubujejo času in so še vedno posebnost med celo vojsko drugih avtomobilov, ki skušajo z vsakoletno menjavo modelov, pridobiti kupe.

Res je tudi, da žaba sedaj, ko je zapeljala v 18 leto, ni več žaba iz leta 1955. Nespremenjena je osnovna oblika, ob tem je ostala nespremenjena tudi prostornost notranjosti. Enak, premajhen, je ostal tudi prtljažnik. Z lepšanjem in izpopolnjevanjem oblike, z izboljšavami in injekcijami moči motorju, z izpopolnitvijo menjalnika, prednjega pogona, z lapšo in smotrnejšo armaturno ploščo, so obdržali in pridobili nove malikovalce tega avtomobila preteklosti in sedanjosti.

Res najmočnejšo in najimnitnejšo med žabami, DS 23, smo tokrat preskušali. Še bolj imenitna kot testna, ki ima napisu DS 23 pripisano še injection elektronično, je žaba z vzdevkom paia. To pomeni letve ob boku in notranjost obloženo z usnjem in razkošnejšimi preprogami. Tudi brez tega naziva in brez avtomatskega menjalnika, velja ta žaba kup denarja in namenjena je bolj podjetjem, ki si lahko privoščijo tako reprezentančen in dragocen avtomobil. Občanom, ki bi jih premotil bilše te velike dame cest, svetujem da ob nakupu kar priložijo izjavo o izvoru premoženja.

POLNOKRVEN MOTOR

Velikim citroenom so ob vsej naprednosti kar naprej očitali slabokrvnost. Ko so pred leti predstavili DS 21, poživljen z elektronsko injekcijo so bili testniki z dobljenimi 125 konji že kar potolaženi. DS 23 se zdaj imenuje citroen s štiri valji na 2,3 litra povrtnim motorjem. S pomočjo preskušene Boschove elektronične za vzbijavanje bencina, so izvlekli iz štirivaljnika 130 KM. S povečano vrtnino iz 90 na 93,5 mm niso ne vem kako povečali zmogljivosti, je pa motor zato precej bolj elastičen. Navor, ki doseže največjo vrednost pri 2500 vrtljajih na minuto so iz 18,7 km/p pri DS 21 dvignili na 19,9 km/p pri DS 23. Pri tem so zmanjšali še kompresijsko razmerje na 8,75 : 1, zaradi česar se citroen DS 23 IE zadovolji z 96 oktanskim bencinom. Ob tem lahko pomislimo, da jih je k povečanju gibne prostornine vodila tudi misel o novih predpisih o onesnaževanju okolja. Manj oktanov pomeni manj vina.

Povečanja moči pa je le tolikšno, da se ne morejo pritožiti celo športnih avtomobilov vajeni vozniki. S 184 km na uro DS 23 še zdaleč ni športnik, je pa zelo hitra, udobna in varna potovalna limuzina. Največja moč (130 KM) je že tolikšna, da kljub skoraj 1100 kg na prednji premli ne morejo vse moči prenesti na cesto. Pri ostrm speljavanju se kolesa, ob spramljavi presunljivega cviljenja, zavrtijo v prazno.

Citroen opremlja svoj prestižni avto s tremi različnimi menjalniki: s tristopenjskim, avtomatskim, s štiristopenjskim s hidravlično sklopko brez pedala in z mehanskim, sinhroniziranim s petimi prestavami.

V testni žabi je bil petstopenjski menjalnik s prestavno ročico ob volanu. Ta menjalnik nima direktne prestave, (četrti 0,97 : 1, peta 0,784 : 1). Pri vrtljajih, kjer se začne rdeče opozorilno polje, drvi DS 23 s petstopenjskim menjalnikom v prvi prestavi s 60 km na uro, v drugi z 90, v tretji s 130 in v četrti s 170 km na uro. Pri največji hitrosti, 184 km na uro, se v peti prestavi vrti motor s 5200 vrtljaji na minuto.

Štirivaljnik, ki mu pripisujejo tudi 200 000 km do generalnega popravila, je kljub svoji enostavni zasnovi, zelo nedostopen za popravila. Ko odprete pokrov, motorja skoraj ne vidite. Zakrivajo ga hladilnik, cevi naprave za vzbijavanje goriva, črpalka in posoda hidravlike, velik zračni filter in še vse mogoče naprave. Rezervno kolo je pred hladilnikom in pred motorjem na zelo pripročnem kraju. Motor je postavljen za prednjo osjo, menjalnik in diferencial sta pred motorjem. Taka vzdolžna razporeditev povzroči, da motor sega v prostor za potnike.

Mali elektronski možgani preskrbujejo motor z gorivom. Naredili so jih pri Bosch in jih vgrajujejo tudi v številne druge avtomobile. To pomeni, da so vse otroške bolezni že mimo. Tudi mehaniki v citroenovih servisih so že prodrli v skrivnost elektronične, ki odpira in zapira glavne šobe in šobe za hladen vžig. Glavne šobe brizgajo bencin v sesalno cev pred ventile — indirektno vzbijavanje. Dodatne šobe za hladen vžig brizgajo bencin v dovodni zračni kanal in se zaprejo, ko posebno tipalo sporoči elektronskemu centru, da je motor dovolj segret.

HIDROPNEVMATSKE NOGE

Vzmetenje citroenov je ob predstavitvi pomenilo pravo tehnično revolucijo. Hidropnevmasko vzmetenje, ki obenem blaži posamično obesena kolesa, je po letu 1960 do potankosti dodelana posebnost, ki ne pomeni pri vzdrževanju avtomobila dodatnih stroškov. Nasprotno, celo prihranite izdatke za teleskopske blažilnike. Uporaba posebnega olja LHM je preprečila rjavenje delov hidropnevmatskega vzmetanja in mašenja cevki. Edina skrb je sedaj le redna kontrola vzmetne tekočine (vsakih 5000 km, menjava vsakih 30 000 km). Poleg udobne in varne vožnje, ki jo to vzmetenje nudi, je tu še dobro znana posebnost citroenov: spraminjanje višine od tal. Največja razdalja od tal je 28 cm, kar potrebujete tako kot najnižji nivo, 9 cm od tal, le za menjavo gum brez dvigala. V najvišjem položaju ste brez vzmeti in zato





CITROËN DS 23

INJECTION ELEKTRONIQUE

S 130 konji v polnoletnost

lahko v nujnih slučajih peljete le s hitrostjo 20 km na uro.

Črpalka, ki žene olje v vzmetne krogle, pomaga tudi zavirati in voditi avtomobil. S pritiskom na nenavadni gumb, ki je namesto zavornega pedala, odprete ventil in črpalka požene olje v zavorne valje. Zavornega pedala vajena noga, bo žabo sunkovito zavirala. Srečanje nosa s šipo ni izključeno. Manj imenitni modeli citroenov serije D imajo že pedal, s katerim lahko precej bolj natančno dozirate silo zaviranja. Nerazumljivo je zakaj prav pri DS 23 vztrajajo pri smešnem gumbu. Ista črpalka ima na skrbi tudi servo volan. Skoraj poldrugo tono težak avtomobil lahko tudi pri parkiranju vodite z mezinem.

PO ZNAČAJU POSEBNEŽ

Tudi DS 23 je poln posebnosti, ki jih po besedah Citroenovih konstruktorjev, kupci od tovarne, ki slovi kot tehnično najnaprednejša, upravičeno pričakuje.

Hidropnevmatsko vzmetenje jim ni bilo dovolj, pa so ponudili razvajenim kupcem še luči, ki svetijo okoli ovinka. Luči z dolgo zasenčeno svetlobo so trdno pritrjene, halogenske luči, se pa obračajo v smer, kamor zasučete volan. Krmilni mehanizem je povezan s krmilnim mehanizmom koles, pri tem se obe luči ne vrtila enakomerno. Pri pivsem v desno zavrtem volanu, je desna luč obrnjena za 90 stopinj v desno, leva pa za 45 stopinj. Pri Citroenu se kaj radi pohvalijo, da so njihovi testni vozniki s takimi lučmi ponoči dosegli za 20 do 30 odstotkov boljše povprečne hitrosti.

Ko se pogreznete v preveč mehke in za srednje raščenege voznika previsoke sedeže, ki jim lahko očitamo še, da so dokaj kratki, se lahko prepričate, da hočajo biti pri Citroenu za vsako ceno posebneži. Volan z eno ročko, pregledni okrogli instrumenti, od katerih so v enem okencu same kontrolne lučke, ki obrobijo glavno rdečo kontrolno lučko z napisom v sredini. Ta s svetlenjem opozori, da je v vzmetenju, zavorah in volanu zmanjkalo olja in pritiska. V tem gozdu opozorilnih lučk je tudi lučka, ki zasveti, če so preveč obrabljene zavorna obloge. Nenavadno je spet, tokrat v slabem pomenu, da se utripalke ne izklojučijo samodejno. Ko pa pogledate pod noge, se ne boste nehali čuditi. Ob pedalu za plin je na oporniku nenavaden gumijast gumb, ki je namesto zavornega pedala. Ob njem je pedal sklopke, ob tem še en podoben pedal. Če še tako debelo gledate; to je nožni pedal ročne zavore.

V notranjosti se počutite kot v foteljih razkošno opremljene dnevne sobe. Tepihi se mahko pogrezajo, saj so podloženi z več centimetrov debelo penasto gumo. S tem, da so sedeži krajši kot običajno, so pridobili ogromno prostora za noge zadnjih potnikov. Razmeroma majhne steklene površine merijo na rojstvo pred 18 leti. Na vse strani zaobljen pokrov motorja zakrije prednji odbijač, pogled naprej pa ovira še tik nad armaturno postavljeno vzratno ogledalo, ki je prilepljeno na vetrono šipo.

Ob vsej popolni opremi mečejo nepotrabo temno luč na izdelovalce citroenovi varnostni pasovi, ki so tako nepraktični in nepriročni,

da se voznik ne bo niti slučajno pripel med vožnjo po mestu. Pripet sopotnik ne doseže gumba zaprtega predala za drobnjarje.

Izdatno grejte in zračenje, kjer imate celo vrsto možnosti za naravno zaželeno klimo je odlično za mrzle letne čase. V poletni vročini pa kljub popolnoma zaprtemu gretno močno segret motor greje že tako razbeljeno notranjost. To občutite najbolj, ko po dolgi vožnji vozite po mestu ali pa pri počasni vožnji v poletnim soncem ožarjeni koloni. Precej v notranjost pomaknjen motor najbrž ni dovolj toplotno izoliran, poleg tega se pa cevi za zračenje, ki so speljane tik ob motorju pri počasni vožnji pregrejejo in namesto mrzlega, svežega zraka, prihaja v notranjost topel zrak.



Voznikov prednji sedež se poleg spreminjanja naklona nasonjala lahko regulira tudi v višino. Toda že v najnižjem položaju je ta za poprečno raščenelega voznika previsok. Zaradi neugodnega položaja nog, po dolgi vožnji začutite bolečine v kolenih. (desno)



HITER IN HKRATI VAREN

Posamične obese, hidropnevmatsko vzmetenje in natančen, neposreden servo volen poskrbijo, da kljub velikim hitrostim DS 23 ni nevaren avtomobil. Pri ostri vožnji po ovinkih zahteva močno dodajanje volana. Tudi pri zelo močnem pretiravanju sledi kolesom. Ko presežete kritično mejo, pa nenadoma brez opozorila, plane čez prva kolesa iz ovinka. To se seveda precej hitreje zgodi na mokri ali zasneženi cesti.

Medsebojno povezane vzmetne krogle preprečujejo pokimavanje na še tako slabi cesti. Tudi, ko smo vlekli za seboj prikolico, smo le na najbolj valoviti cesti kdaj pa kdaj občutili nihanje prikolice. Prav pri vleki prikolice, se je najbolj pokazala prednost hidropnevmatskega vzmetenja, ki samodejno, kljub obramenitvi, izravnava višino od tal. Za razliko od drugih avtomobilov, ki jim prikolica zadnji del močno pritisne k tlom, se citroen sploh ne pozna, da je zadnji del bolj obremenjen. Stoji povsem vodoravno.

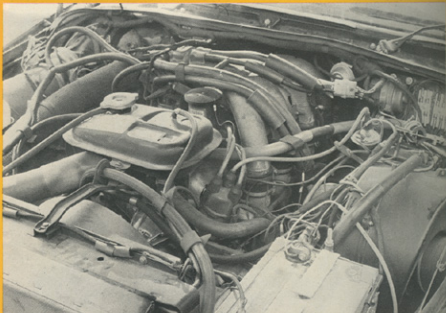
Zavore so kar preveč strupene, ob tem pa zelo redko blokirajo. Zavorna moč ni popustila niti po daljši vožnji s pripeto prikolico z gorskega prelaza.

To reprezentančno žabo vleče 130 konj, ki dobivajo moč v 2,3 litrskem motorju. Če to primerjamo s poprečno porabo bencina, ki ni niti 13 litrov na 100 km, vidimo, da slava velikih citroenov, da niso žejni ni iz trte zvita.

To poprečje smo zračunali z vožnjo brez prikolice. Med 5300 km, ko je imela žaba pripeto prikolico IMV adria 380 Q smo pa poprečno porabo zračunali posebej. Z dodatnimi 610 kg obremenjen citroen DS 23 je ob zmerni vožnji popil poprečno 18 litrov super bencina na 100 km.

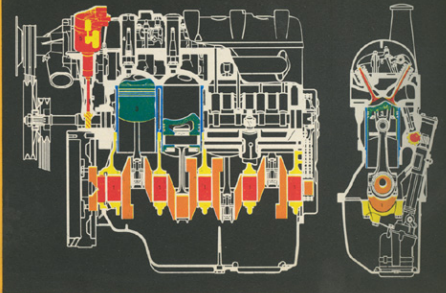
• • •

Kljub 18 letom so veliki citroeni še v cvetu mladosti in kljub slabim dveh desetletjem stojijo z ramo ob rami ob najnovejših dosežkih tekmecev. Brez pretiravanja lahko rečemo, da so še vedno malenkosten korak pred njimi. Novi modeli, ki prihajajo iz te tovarne, kot sta GS in SM, pa potrjujejo našo misel, da bodo tudi žabo, takoj ko bo zasvetila kontrolna lučka prodajnih strategov, ki jo sicer ni na armaturni plošči, spet pomladili z novo posebnostjo. Seveda za tiste, ki si jo lahko privoščijo.



Motor je pokrit z razno „navlako“: hladilnik, ekspanzijska posoda hladilne tekočine, cevi, naprave za vbrizgavanje in ob straneh akumulator, ventilator za zračenje in cevi za svež zrak.

Vzdolžni in prečni prerez motorja



TEHNIŠKI PODATKI

Motor:

Štirivaljni — štirilitrinski — vrstni — nameščen na prednji prenos — vrtna in gilo 83,5 x 83,5 mm — gibna prostornina 2347 kubikov — kompresija 8,73:1 — največja moč 139 KM (DIN) pri 3.800 vrtljajih v minuti — litrsko moč 53,4 KM (DIN) na liter — največji navor 19,9 kNm (DIN) pri 2500 vrtljajih na minuto — ručična gred v 5 letzijah — odsežna gred pri strani — glava iz lakirane litine — električni vzgub goriva — cilindri filter v glavnem toku; mazanje pod pritiskom — vodo hlajenje s Čpakajo iz termostatom — svečke Marchal 35 B, AC 42 FF, Bosch W 225 T 35, Champion L 87 Y itd. — aluminator iz volfr. 50 amperskih ur — alternator 700 vat.

Prenos moči:

motor sprejda pogonja prednji kolesi — enokolovna suha sklopica — stepenasti stepenasti menjalnik — greb stavlja ročica pri volanu — prestavna razmera: 3,25, 1,94, 1,322, 0,97, 0,784, vzvratna 3,15 — prestavno razmerje v diferencialu 4,235:1 (8:35)

Kolesa:

platišča 5,1/2 x 15, jeklena prošnja — gume 185 HR 15 — gume pritisk spredaj 2,1, zadaj 1,8 atm

Voz in obesa:

linzasta za 5 oseb — 4 vrata — samonosa karoserija — posamično obsejni prednji kolesi, prednja volana, prednji stabilizator — zadaj vzdržovalna — vzpenenje hi-dropremeratično — močna ročna uravnavanja vilins vovila

Zavore:

dvokrožne, spredaj kolovne, zadaj bobnotne (servo ožabvalnik) — mehanska ročna zavora na prednja kolesa, nožni pedali

Volan:

prestava 15:1 — servo ožabvalnik — rajski krog levo 10,8 m, desno 11,1 m — 2,5 zavrtajna volana od ene do druge skrajne točke

Oprema:

brisaalniki z dvema hitrostima — ležalni sedeli — dnevni števci kilometrov — svetilni prtljajnik — ogrevanje zadnjega stekla — zvirano ogledalo »dla-noč«

Mere in teže:

dožina 4,875 m — širina 1,805 m — višina 1,470 m — nosna nosilja 3,18 m — kolotrac 1,315 m — zadaj 1,315 m — prostornina prtljajnika 400 litrov — teža praznega vozila 1.340 kg — dovoljena skupna teža 1.840 kg

Vzdrževanje:

posoda za gorivo 65 litrov — karter (s filtrom) 5 litrov, menjava na 5.000 km — hidravika 5,2 litrov, menjava na 30.000 km — hidračni sistem (z grejenim) 13,5 litra

Zmogljivosti:

moč na tono praznega vozila (in vavnik 75 kg) 92 KM (DIN) — moč na tono celno obremenjeno vozila 79,8 KM (DIN) — teža na KM (prazno vozilo in vavnik) 19,8 kg — teža na KM (polno obremenjeno vozilo) 14,2 kg — pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna) 12,1 sek — največja hitrost (tovarna) 188 km na uro — norma porabe po DIN (tovarna) 11,8 litra na 100 km

- 1 — odmrzovalnik, 2 — zračnik, 3 — kontrolne lučke, 4 — kontrola rdečih kontrolnih lučk, 5 — merilnik goriva, 6 — merilnik hitrosti z dnevnim števecem kilometrov, 7 — prestavna ročica, 8 — nazivitev dnevnega števca, 9 — merilnik vrtljajev, 10 — vzvratno zrcalo, 11 — predal za radio, 12 — pepelnik, 13 — zvočnik, 14 — vključitev zadnjega zvočnika, 15 — vžigalnik, 16 — predal, 17 — odmrzovalnik, 18 — zračnik, 19 — regulator zračenja nazaj in navzdol, 20 — regulator intenzivnosti zračenja, 21 — zračenje navzdol, 22 — ročica brisaalnika, 23 — ročica utripalk, brizgalke in bleskivca, 24 — ključavnica, 25 — svetiltev armaturne plošče, 26 — stikalo žarometov, 27 — luči za označevanje vozila, 28 — luči v notranjosti vozila, 29 — ura, 30 — ventilator, 31 — orgle zadnjega stekla, 32 — gretje zadnjega stekla (-15° C) za doplačilo 33 — regulator intenzivnosti zračenja, 34 — zračenje navzdol, 35 — regulator zračenja nazaj in navzdol, 36-37 — mešalnik gretja, 38 — zračenje



NAŠE MERITVE

Testni avtomobil je pred meritvami prevozil 9876 km.

Meritve z dvema osebama

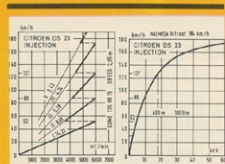
Največja hitrost 184 km na uro (zalet 3 km, povprečje štirih meritev)

Pospeški
 0-40 km na uro 3,8 sek
 0-60 km na uro 6,9 sek
 0-80 km na uro 8,2 sek
 0-100 km na uro 12,1 sek
 0-120 km na uro 16,1 sek
 0-140 km na uro 23,5 sek
 400 metrov brez zaleta: 18 sek (končna hitrost 127 km na uro)
 1000 metrov brez zaleta: 33,2 sek (končna hitrost 156 km na uro)

Prožnost:
 kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4 prestavi — 34,3 sekunde

Poraba goriva:
 po običajnih cestah: najmanj 10,9 litra na 100 km (povprečje 95 km na uro)
 največ 13,9 litra (povprečje 130 km na uro) na avtomobilski cesti: 12,6 litra (povprečje 120 km na uro)
 oziroma 16,2 litra (povprečje 150 km na uro) po mestu: 11,9 do 13,8 litra na 100 km
 povprečna poraba na testu: 12,8 litra na 100 km
 povprečje s prikolico: 18,1 liter na 100 km (povprečje 80 km na uro)
 Poraba oblja:
 0,4 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:
 kazalec na 60, resnična hitrost 57 km na uro
 kazalec na 80, resnična hitrost 76 km na uro
 kazalec na 100, resnična hitrost 96 km na uro
 kazalec na 120, resnična hitrost 115 km na uro
 kazalec na 140, resnična hitrost 133 km na uro
 kazalec na 160, resnična hitrost 152 km na uro
 kazalec na 180, resnična hitrost 170 km na uro



Štirivaljni, vrstni motor, ki danes poganja citreose, so razvili v jeseni leta 1965. Povečanje gibne prostornine za DS 23 iz 2175 kubikov na 2347 kubikov, so dosegli s povečanjem vrtnine na 93,5 mm. Motor, ki ima največji navor pri 2500 vrtljajih, največjo moč pa pri 3250 vrtljajih, zagotovo ni motor, ki so mu vlač vlački vrtljaji, se zelo elastičen, da pa izkoristite vsa njegova moč, poskrbi usklajeno stopnjevni menjalnik s petimi prestavi. Najvišji navor pri tako nizkih vrtljajih omogoča, da je najbolj gospodarna vožnja med 3000 in 4000 vrtljaji v minuti. V tem območju motor tudi najbolj mirno in tiho teče.

HVALIMO

Izredno vozne lastnosti in udobje

Pet različnih oddaljenosti avtomobila od cestišča

Izredno drži smer

Varčen in elastičen motor

Bogata oprema

Veliko prostora za noge zadnjih potnikov

Majhnaj rajni krog, natančen, neposreden volan

Razmeroma majhna poraba goriva

GRAJAMO

Premajhen prtljajnik

Premajhne steklene površine

Prekratki sedeli spredaj in zadaj

Previški prednji sedeli

Težko dostopen motor za popravila

Neuporabni varnostni pasovi

Cena: 18 817 FF in 94 098 dinarjev

Osnova za izračun rep. in obč. davka: 94 563

Zavarovanje: obvezno 1488 din,

kasko: brez franšize 15 098 din s a franšizo 4 000 din — 2 630 din

Cestnina: 500 din

Proizvajalec: S. A. Andre Citroen, quai André — Citroen 133 Paris V e, Francija

Generelni zastopnik in prodajalec: CIMOS, Koper, Šmarska 4

Zastopniki v republikah središčih

Notranje mera (prednji sedež v zadnji legi) v cm: Širina pri kolomih spredaj 140, zadaj 136; Širina prednjega sedeža 45; Zadnje klopi 135; Notranja dožina od armaturene plošče do zadnjega nastanaja pribl. 180; Pomik prednjega sedeža 12; Odprtina vrat (všina/širina) 93/90; Uporabna prostornina prtljajnika (meritev z kockami) 350 dm³

