



test

Ante Mahkota

CITROËN ID 19

Pripeljali so nam jo, bleščečo in novo — pa na pogled prav tako kot je bila pred 12 leti — in dejali, da je pripravljena za preskušnjo. In smo preskusili praviljico. Nobenega dvoma namreč ni, da je Citroënova žaba mit, ki ga njeni privrženci ljubosumno varujejo.

Francoški preskuševalci avtomobilov pravijo, da velja po 12 letih, odkar je prišla na svet prva žaba DS, spet prijeti za volan ID 19 in se odpraviti na pot, da bi celo suhi računar na snovo odkril mladost tega bajnega vozila, ki nam ga (Francozom) tujec zavida prav tako, kot nam nenehoma zavida Brigitte Bardot in še marsikaj.

Pa je najbrž od vsake praviljice, ki še živi, le en korak do razočaranja: tudi avtomobil, ki mu pravijo, da je posekal čas, ne more biti, tako kakor tudi vsi drugi ne, povsem brez napak.

Pariška tovarna oglašja pri svoji žabi predvsem udobnost, varnost, hitrost in eleganco, češ le redka so vozila, ki se lahko v takšni meri postavljajo le z eno od teh odlik, žaba pa ima vse.

Pa smo spoznali, da ima tudi žabino udobje nekatere neudobnosti, da si varnosti v sodobnem prometu ne moremo predstavljati brez živahnega motorja, ki ga žaba nima, da veliko hitrost žaba le počasi doseže, eleganca pa...

Vечно novo in zastarelo

Naj se odkrijemo eleganci: kloubok pred oblikovalci karoserije. Ko dvanašst let staro žabo postavimo ob bok najsoodobnejše oblikovanim avtomobilom, je še vedno moderna in nevsakdanja.

Oblika je aerodinamična. Vse žabino telo je zaobljeno in zglajeno, da je zračni upor kar najmanjši. Na pogled se zdi, da bo žaba ostala večno mlada.

Sele ko sedete za volan, občutite, da se tudi žabe starajo. (Naj poverno, da smo preskušali najcenejšo med vsemi, ID 19, in da marsikateri oditek, ki ga bomo zapisali, ne velja za dražje sestre).

Ko vstopite, morate stopiti čez visok in precej širok prag. Starejši ljudje, ki so slišali o izrednem udobju, ga gotovo niso veselili. Žaba brez praga ne more, saj gre za vzdolžni nosilec, ki podpira ploščad podvozja.

In ko sedete v mehak in dobro oblaženi sedež, se dolgo trudite, da bi si ga naravnali v pravi položaj. Če nimate res dolgih nog, morate sedež namestiti tako, da ste zelo blizu volana. Pri tem komolci zastonj iščejo opore na vratih in razgled vam zakriva vzvratno ogledalo, ki je — ne vem zakaj še — nameščeno na armaturni plošči. Preglednost nazaj je slaba.

Voznik se mora žabe zelo navaditi, da obvlada vso njeno razsežnost, saj komaj vidi do kod segajo blatniki, kje je zadek in nos avta pa še manj. To je pa slabost aerodinamične karoserije za pontonsko, kjer voznik veliko bolje vidi, do kod segajo skrajni deli njegovega avtomobila.

Sedeže dvanajst let niso spremenili: tako mehke in udobne, kot so bili takrat sencajca, danes izlelujejo še mnoge tovarne. Tudi boljše. Zabini se nam zde preveč ravni, v ovinku stegna rada zanibajo v prazno, kar najbrž še marsikomu ni všeč.

Udobno in hkrati kot po tračnicah

Vse to pa so le majhne slabosti, ki jih z lahkoto zasenči odlično vzmetenje in, še posebej, kako izredno se avto drži ceste.

Žaba je sicer stara, mi pa mlad časniki, in nam zato ne bo žal ponovno pisati, da je bilo vzmetenje, kakršnega ima žaba še danes, pred 12 leti brez primere in mu še danes komaj najdemo enakega. (Angleško vzmetenje hidrolastic se nam zdi manj udobno).

Tovarna Citroën ruslaga svoje hidropnevmatično vzmetenje s p. lino: ribo so obesili na balon. Se pravi, v vsaki hidro-

zračni vzmeti je tekočina in nad njo zrak. Kolesa so posamično obešana in tekočina v hidropnevmatičnem elementu prenese vsak udarec kolesa na prožno plinsko blazino, ki zgleda še tako luknjasto cesto. Le s precej dražjimi vozili — tudi so za jugoslovanski trg zelo znižali ceno — smo se še vozili tako udobno. Pri tem pa se mehki avto drži ceste, kot bi bil na tračnicah.

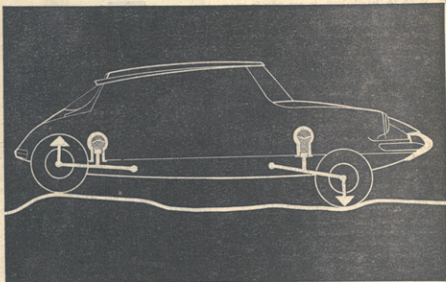
Potrudili smo se, da bi žabo zaneslo. Od Borca do Nove Gorice smo podili s povprečno hitrostjo 83 km na uro, kar za vjupast in ozek asfalt gotovo ni od muh, pa so le cvilile gume in nič drugega.

In še ena odlika hidropnevmatičnega vzmetenja: voz lahko dvignete iz najnižjega položaja devet centimetrov nad cesto do 38 centimetrov nad zemljo. Tako tudi lahko dvignete žabo in ji zamenjate kolo brez mehanskega dvigala.

Na prodiščih v Martuljku (glej naslovno stran) se je tako visoko dvignjena žaba izkavala kot terensko vozilo.

Nobenega dvoma ni, da k izredni legi na cesti pomaga tudi pogon na prednji kolesi.

Ko hvalimo varno vožnjo, ne smemo pozabiti servo zavore z dvokrožnim zavornim sistemom. Spredej kolutni zavori, ki nista ob kolesih, zadaj pa bobnasti.



Vsk aolesa so posamično obešana, hidropnevmatično vzmetenje s tekočino in plinom pa omogoči udobno vožnjo in žaba se odlično drži ceste.



Skromnih 78 konj za 1250 kil

V ID 19, letnik 1967, je res nov je motor z delovno prostornino skrtina dva litra.

Letošnji motor nima več vrtine 78 mm in hoda 100 mm, ampak sta si vrtina in hod skoraj enaka, ročična gred pa je v petih ležajih. Gre za isti blok motorja kot nekoč pri DS 19, zmanjšali pa so kompresijo (1:8 — zaradi normalnega bencina), in tudi uplinjač je preprosti solex, medtem ko je pri enakem motorju v DS 19 skrbel za vnetljivo mešanico dvojni Weberjev uplinjač.

Očitno je, da je šlo Citroenovim inženirjem predvsem za skromen motor. Na vsem testu, ko smo le redko umaknili nogo s pedala za plin in pri vseh meritvah, je žaba porabila 13,97 litra goriva na 100 km.

Kakor koli že, letošnja žaba ID 19 bolje pošeže kot prejšnje, ugodneje so tudi izbrali prestavna razmerja in sedaj s treto lahko potegne čez 130 km na uro.

Vseeno pa morate že pri nekoliko živahnější vožnji pridno prestavljati.

Poglejte rezultate naših meritev, ki so celo nekoliko boljši kot tisti, ki so jih izmerili tudi preskuševalci — naša žaba je



bila očitno dober primerek — pa se pričajate, da ID 19 še kako zastopa »Citroenovo doktrino« lenih motorjev. Vsi vemo, da vozniki spačkov ne marajo odmakniti noge s pedala za plin, ker se boje izgubiti hitrost in pri ID 19 je prav tako. Pospeški so namreč za tako veliko, ugodno in varno vozilo slabi.

Žaba je idealen avtomobil za dolga potovanja po ne preveč prometni avtomobilski cesti. Mi bi imeli raj avto z nekoliko nižjo navpično hitrostjo, ki pa bi bil bolj živahen.

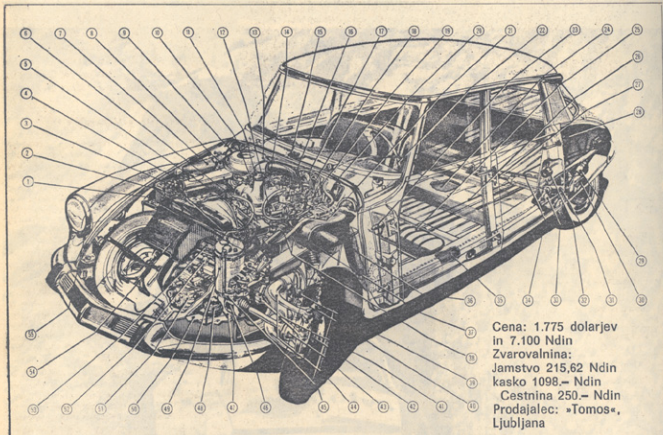
Varnost ni le odlična lega na cesti in dobre zavore, ampak tudi pospeški, ki velikokrat pomagajo iz koeljivega položaja.

Voznik žabe naj ne pozabi, da je lahko vožnja nevarna, če zaradi premalo živega motorja noče zmanjšati dosežene hitrosti, ker se avto odlično drži ceste, pa sodi, da mu je tudi ni treba. Naj ponovimo za francoskim časnikom »L'Auto Journal«, da je na srečo v žabi motor tako hrupen, da vas opozori na veliko hitrost, ki je v tako zelo ugodnem vozilu skoraj ne občutite.

Ko pripravujemo o žabi, se moramo povrniti k udobju. ID 19 je še vedno najudobnejše vozilo za ta denar. Zdi se nam le, da bi tako dober avto lahko imel boljše napravo za umivanje vetrne šipe; nič bi ne bili jezni, ko bi imeli pri roki električni prižigalnik za cigarete, in ko bi bile signalne lučke nekoliko svetlejšje.

Očitno je, da namerava tovarna Citroen se naprej po tistem in brez pretranih sunanjih znakov izpopolnjevati svojo žabo in tako se marsikaj popraviti.

Skrivnost pravilice o Citroenovi žabi je preprosta: ko so jo zasnovali, se jim je zdelo smotnostno pomembnejša kot modne muhe. Izkazalo se je, da je takšen avto veliko bolj trajen, kot mislijo v marsikateri drugi tovarni.



Cena: 1.775 dolarjev
v 7.100 Ndin
Zvarovalnica:
Jamstvo 215,62 Ndin
kasko 1098,- Ndin
Cestnina 250,- Ndin
Prodajalec: »Tomos«, Ljubljana

1. servo volan (če doplačate) — 2. cevi za hladno vodo — 3. dinamo — 4. akumulator — 5. vodna črpalka — 6. črpalka za gorivo — 7. cevi za zračenje — 8. naprava za umivanje šipe — 9. motor za umivanje šipe — 10. svečka — 11. odprtina za olje — 12. cevi za greje — 13. zračni filter — 14. motor — 15. dostop k zadnji svečki — 16. uplinjač — 17. dušnik — 18. razdelilec — 19. vzgibna tuljava — 20. varovalke — 21. merilce olja — 22. volan — 23. ročica za dviganje in spuščanje karoserije — 24. posoda za gorivo — 25. dušilce rospeta — 26. ploščad podvoja — 27. zadnja os — 28. pritrditev zadnjega blatnika — 29. hidropnevmatična vzmet — 30. bobnasta zavora — 31. obesa — 32. korektor zadnjega vzmetenja — 33. izenačevalec vzmetenja — 34. upravljanje vzmetenja — 35. ročica za upravljanje vzmetenja in cevi — 36. pedal sklopke — 37. greje — 38. gred volana — 39. korektor prednjega vzmetenja — 40. stabilizator — 41. krmilni drog — 42. pesto — 43. kardanski zglob — 44. obesi — 45. zaverna čeljusti — 46. gonilni zglob — 47. zaverni kolut — 48. servo zavora — 49. posodana tekočina hidropnevmatičnega vzmetenja — 50. hlajenje prednjih zavore — 51. menjalnik — 52. upravljanje menjalnika — 53. zobata letva — 54. kanal za hladilnik — 55. odprtine za zračenje



TEST: CITROEN ID 19 LUXE

Videz	10	Aerodinamično oblikovana limuzina, večno moderna
Prostornost	9	Zelo prostorna limuzina srednjega razreda, štiri vrata, srednje velik prijažnik je slabše dostopen
Upravljanje	8	Trd volan, dolga pot prestavne ročice, gumbi na armaturni plošči niso dovolj pregledni
Instrumenti	8	Natančen merilec hitrosti, slabotne signalne lučke za utripalke, utripalke se ne izklopijo samodejno
Vidljivost	7	Pregled nazaj slab, voznik slabo vidi, do kod segajo blatniki in nos
Največja hitrost	9	Avto za dolga potovanja po avtomobilskih cestah
Pospeski	7	Premalo živahen avto
Poraba goriva	9	Dovolj gospodaren avto — tudi pri velikih hitrostih
Legla na cesti	10	Odlična — tudi na mokri cesti. Pozor v ovinkih po strmem klancu navzdol!
Udobnost	9	Zelo udobno vzmetenje, sedeži nekoliko zastareli, obteženi v umetno usnje. Za sopotnike bolj udoben kot za voznika
Motor	8	Hrupen, nekoliko len, močan navor
Zavore	10	Serijske servo zavore, dvokrožni zavorni sistem, zadnji kolesi ne blokirata

NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 2.500 km)

Največja hitrost: 161,2 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 4 kilometre).

Kilometer brez zaleta: 38,2 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 125 km na uro).

Kilometer v četrti prestavi (start s hitrostjo 40 km na uro): 46,8 sekunde.

Pospeski:

- ▷ 0 do 40 km na uro: 4,5 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 7,2 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 11,6 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 17,6 sekunde
- ▷ 0 do 120 km na uro: 28,4 sekunde

Poraba goriva:

- ▷ na potovanju: najmanj 8,7 litra na 100 kilometrov (nikoli hitreje kot 110 km na uro), največ 14,4 litra na 100 km (vzpon na Vršič s polnim plinom).
- ▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah 13,07 litra na 100 km

Natančnost merilca hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrosti 37,2 km/h
- ▷ kazalec na 50 — res. hitrost 47,8 km/h
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 55,5 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 75,2 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 95,7 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 116,1 km/h
- ▷ kazalec na 140 — res. hitrost 134,8 km/h

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiristaktni — vrstni — vrtna in gib: 86 x 85,5 mm — gibna prostornina 1985 kubikov — kompresija 1:8 — največja moč 76 km (DIN) pri 5.260 vrtljajih v minuti — največji navor 14,3 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti — ročična gred v petih letajih — viseči ventili — odmična gred spodaj — vodno hlajenje s črpaliko in termostatom — tlačno mazanje — v karterja 4,6 litra olja — padočni vplinjač solex — suh filter za zrak — mehanična črpalika za gorivo — napetost 12 V — akumulator 40 amperskih ur — dinamno 300 W — zaganjač 1,27 km — posoda za gorivo 65 litrov.

Prenos moči: motor spredaj — poganja prednji kolesi — enokoltna suha sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami I) 3,26:1; II) 1,835:1; III) 1,175:1; IV) 0,787:1; vzvratna) 3:1 — prestavna ročica pri volanu — pnevmatika 180 x 380 X As (spredaj), 155 x 360 X As (zadaj), rezervno kolo 155 x 380.

Voz: limuzina za pet oseb — štiri vrata — ploščad podvozja in vzdržni nosilec iz varjene jeklene pločevine — vsa kolesa na posamičnih osovah, vsako kolo ima svojo hidravlično vzmet s vgrajenim blažilcem — hidropnevmatično vmetenje — servo zavore — dva zavorna kroga — spredaj kolbne zavore, zadaj bobnaste — mehanična ročna zavora na prednji kolesi.

Mere in teže: dolžina 4,84 m — širina 1,70 m — višina 1,47 m — teža praznega vozila 1.245 kg — dopustna obremenitev 1.725 kg — radjni krog 11,6 m (3,2 zavrtljaja volana od skrajne leve do desne).