

▲ Ingen anden vogn i samme pris-klasser byder på så gode pladsforhold. Sædefladerne ligger betydeligt højere over vejbanen end normalt og det er derfor ikke helt så let at komme på plads, som dette billede giver indtryk af. Sæderne er meget bløde, og lige når man sætter sig, forekommer de meget kom-

fortable. De yder imidlertid ingen aktiv støtte, og på længere ture giver de rygsmerter. Bagsædet kan meget let hægtes ud (og benyttes som udsigtsbænk!) og efterlader man det hjemme, får man plads til meget store emner, der både kan stikke op gennem rulletaget eller bagud af bagageklappen

▲ Førerpladsen er blevet meget forskønnet med speedometret fra Ami 8 og det særdeles velformede rat fra Dyane. Kørestillingen er god og pedalarrangementet upåklageligt. Blinklysens kontakttarm til venstre har ikke automatisk tilbageføring, hvad der er en stor behagelighed i komplicerede opmarchefelter, og et meget kraftigt bankesignal hin-

drer med sikkerhed, at man glemmer at slå blinkerne fra. Med en lidt pænere (klokke?) lyd ville arrangementet være fuldkomment! Det er egentlig også ganske behageligt at starte motoren med den lille knap nederst på det umotiveret blanke panel. Håndhjulet yderst til venstre giver meget fin kontrol med lygternes rækkevidde

EN GRIM ÆLLING MED ENESTÅENDE

CITROËN 2 CV 4



Den nykonstruerede maskine i 2 CV 4 er som sin forgænger en to-cylindret luftkølet boxermotor. Boring og slaglængde er henholdsvis 68,5 og 59 mm svarende til et slagvolumen på 435 cm³, hvilket kun er 10 cm³ mere end forgængeren. Den nye motor har imidlertid en helt anden karakter, idet den nærmest er konstrueret efter sportsmotorprincipper. Kompressionsforholdet er sat op fra 7,5:1 til 8,5:1, og maksimalydelsen på 26 (SAE) HK nås først ved 6750 o/min., hvor den tidligere motor gav 18 (SAE) HK ved 5000 o/min. Største drejningsmoment er kun forøget fra 2,9 til 3,1 kpm, og det indfinder sig først ved 4000 o/min. mod før 3500 o/min., så den nye motor er væsentlig mindre elastisk end sin forgænger. Literydelsen er øget fra 38,6 til 59,8 HK/l (SAE), hvilket er usædvanlig højt, navnlig for en luftkølet motor. Den skrappe franske beskatning af slagvolumenet er formentlig den eneste årsag til, at man har valgt en motortype, der faktisk passer meget dårligt til 2 CV'ens særprægede „image“, for selv om den løber helt vibrationsfrit, virker den alligevel temmelig nervøs og meget støjende, og den er simpelt hen for lille til at give et rimeligt forhold mellem de mekaniske og de akustiske præstationer. Det ødelægger den harmoni, der prægede den gamle model, hvor man affandt sig med en meget beskednen motorkraft og ikke deltog i det almindelige „ræs“ men blot trillede

Det store friskluftspjæld kan indstilles let og nøjagtigt med et håndhjul og et fluenet sørger for, at der ikke kommer for meget udtøj ind med luften. Defrosteren virker kun i venstre side, og de meget korte viskere renser kun de strengt nødvendige arealer



Prøvekørt af: Mogens Teisen, Mogens H. Damkier, C. E. Orbesen

● Tekst: Mogens Teisen



KØREKOMFORT

afsted med en hyggeligt pludrende motor og en kørekøret som i en fornem landauer. Det gav en herlig afslappet kørsel, som formentlig har været det største aktiv for de mange, som overhovedet ikke kunne tænke sig noget andet transportmiddel end en 2 CV. Den nye motor lyder, som om den kunne sætte en helt anden fart i tingene og frister dermed føreren til „frisk“ kørsel. Det går imidlertid ikke så godt, for selv blandt de tammeste husholdningsbiler kan 2 CV 4 ikke hævde sig ordentligt, og føreren bliver let frustreret, når han gang på gang bliver „tøret“. Så kan man selvfølgelig køre, som man plejer at køre en 2 CV, men her gør den nye motors dårlige sejtræknings-ejner sig gældende, så man hyppigere må skifte gear, og alt i alt synes vi, ændringen er lidt af en misforståelse. Her i landet er vi jo ikke belemret med nogen slagvolumenskat, og der synes derfor at være væsentlig mere mening i at importere den 2 CV 6, som indtil videre kun kan fås i Frankrig. Den kan næppe være mærkbart dyrere at fremstille, og den kan med sine godt 600 cm³ formentlig give 2 CV mere trafikrigtige præstationer uden at sætte noget af den fine og afslappede kørekøret over styr.

Transmissionen

Fire-trins gearkassen savner en egentlig synkronisering af første gear, men det generede ikke meget i den gamle model, hvor man sjældent havde

nødigt at gå helt ned i første gear, mens vognen var i gang. Behovet herfor er blevet større med den nye motor, og det kræver dobbelt udkobling og mellemgas, som motoren er lidt for længe om at reagere på. Denne i sig selv ret krævende manøvre bliver derfor vanskeligere end normalt, men de øvrige gear er til gengæld særdeles lette at indrykke med det fortrinligt virkende kuglegreb på instrumentbordet, der fortsat har en meget praktisk markering af frigerestillingen.

Citroën fremstiller stadig en meget simpel automatisk centrifugalkobling, som vi engang for længe siden stiftede et meget behageligt bekendtskab med, men som desværre ikke var monteret på vort prøveeksemplar – den savnede vi!

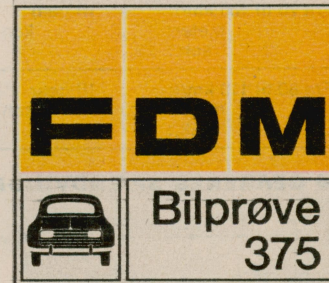
Køreegenskaber

Det, der nu som før stiller 2 CV'en i en klasse helt for sig selv, er det eminente affjedringssystem, som først blev introduceret i denne model. Alle hjul er ophængt på langsvingarme og affjedret med meget bløde fjedre med meget stor slaghøjde. For- og baghjul i samme side er delvis sammenkoblede, så niksvingninger modvirkes, men systemets fornemste og helt enestående detalje er de dynamiske dæmpere, der holder hjulene i fin kontakt med vejbanen uden at give reaktioner mod selve vognen! Den resterende del af dæmpningsopgaverne kan derfor klares med ganske små kræfter, og det samlede resultat er en helt enestående køre-

komfort (navnlig på meget dårlige veje) og et overmåde sikkert vejgreb. Den eneste praktiske ulempe ved dette virkelig fornemme system er en meget betydelig krængning, der dog ikke giver nogen usikkerhedsfornemmelser for de kørende, men blot virker som en (sikkerhedsfremmende) advarsel mod at komme for tæt til vognens meget højtliggende skridgrænse.

2 CV'en er som standardudstyr forsynet med Michelin X-dæk, der passer den fortrinligt, og på Jyllands-Ringens tørre cirkelbane var det af ovennævnte årsag umuligt at få vognen i skred. Den havde en jævn understyringstendens op til den højst opnåelige hastighed, og den forblev urokkelig sikkert i sit spor. I glatførekurven skred vognen ud på forhjulene, når den kritiske hastighed blev overskredet, men den kunne let „fanges“ igen blot ved at lette på speederen. På landevej opførte 2 CV'en sig lige så eksemplarisk endda i meget stærk blæst. Kraftige sidevindsstød fik vognen til at krænge som en sejlbad for en kastevind (og „topsejlet“ til at blafre!), men det var på intet tidspunkt nødvendigt at korrigerer kursen med det meget præcist virkende styretøj, for vognen gik som på skinner! Bremserne virkede fortrinligt og forstyrrede aldrig den meget fine retningsstabilitet, og på glatbanen var de lette at „dosere“. Køreegenskaberne og med dem den primære sikkerhed er således af meget høj klasse, og det er ubegribeligt, at Ci-

Rulletaget kan kun betjenes udefra og det kan kun fikseres i den her viste midterstilling og helt bagude. Taget kan ikke låses, og uvedkommende kan derfor let skaffe sig adgang til vognen. Åbning af sideruderne foregår på samme måde som før, men ruden kan nu fastholdes i den viste stilling med en lille drejelås i øverste baghjørne. Dørlåsene er meget primitive, og på vort prøveeksemplar kunne venstre fordrør ikke smækkes i på grund af for stor friktion ved riglen og for megen fjedring i de meget spinkle dørrammer



troën fortsat sætter et så tarveligt karrosseri på et så fornemt chassis. 2 CV'en har dog været produceret i så mange år og i så store styktaal, at det teknologiske grundlag for et bedre karrosseri til samme pris for længst må være tilvejebragt (jvf. Renault 4). Vi må nøjes med i billedteksterne at nævne enkelte af karrosseriets utallige mangler og udtalte ønsket om snarest muligt at få et nyt!

Opvarmnings- og ventilationssystemet

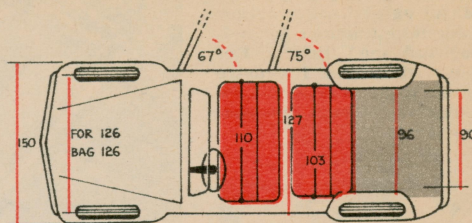
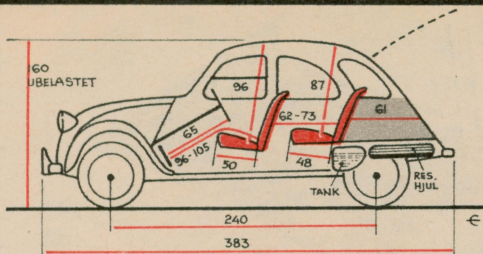
Opvarmningen af luftkølede biler lider principielt af den fejl, at varmeproduktionen afhænger stærkt af motorens øjeblikkelige ydelse, så varmestrømmen bliver ujævn. I tilfældet 2 CV kommer hertil, at varmeproduktionen er for lille i forhold til varmetabet i det uisolerede og utætte karrosseri. Den begrænsede varmemængde kommer hovedsagelig føreren til gode, og passagererne må klare sig, som de kan. Med hensyn til ventilationen har man derimod haft held til at kombinere det primitive med det effektive, for når man åbner den brede klap under vindspejlet, kan man få en hel orkan ind i vognen, og der er utætheder nok, så den også kan komme ud igen!

Indstillelige lygter

Citroën har taget den fulde konsekvens af, at vognen går meget bagover med fuldt læs, og forsynet forlygterne med en indstillingsmekanisme, der betjenes fra førersædet. Den virker fremragende godt.

Citroën 2 CV 4

Tekniske data og måleresultater



● ACCELERATIONSEVNE:

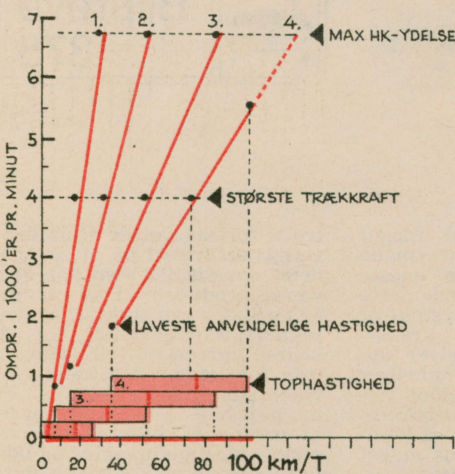
Fra 0 til:	40	60	80	90 km/t
sek.:	6,6	13,6	26,6	42,6

Fra 0 til:	400	1000	1600 m
sek.:	26,8	52,4	76,0

Fra 70 til 100 km/t:	III gear	IV gear
meter:		kan ikke
sek.:		

Fra 80 til 110 km/t:	III gear	IV gear
meter:		kan ikke
sek.:		

● GEARENES SPÆNDVIDDE:



Lavest anvendelige hastighed:				
Gear:	I	II	III	IV
km/t:	0	7	15	35

Hastighed ved største trækraft (3,1 kpm-SAE ved 4000 o/min.):				
Gear:	I	II	III	IV
km/t:	15	30	50	72

Hastighed ved største HK-ydelse (26 HK-SAE ved 6750 o/min.):				
Gear:	I	II	III	IV
km/t:	26	51	84	121*

* Teoretisk værdi.

Tophastighed: 100 km/t svarende til 5550 o/min.

● BENZINØKONOMI:

km/t:	40	60	80	fuld gas
km/l:	25,6	23,0	18,7	14,1
l/100 km:	3,9	4,4	5,4	7,1

Beregnet gennemsnitsforbrug (DIN-norm): 5,6 l/100 km svarende til 18,0 km/l.

Oktanbehov: 95. Tankindhold: 20 l. Aktionsradius på fuld tank: 360 km.

● BREMSEEVNE:

Fra 80 km/t på tør vej:
Kolde bremsere: 32 m. Pedaltryk: 22 kp.
Varme bremsere: 32 m. Pedaltryk: 25 kp.
Kommentar: Fin stabilitet og passende lavt pedaltryk.

Fra 60 km/t på glat vej:
Kolde bremsere: 45 m.
Kommentar: Kort bremselængde, fin stabilitet. Pedaltrykket let at dosere.

● VÆGTE:

Typegodkendt egenvægt 525 kg
Tilladt totalvægt 875 kg
Egenvægt køreklar 570 kg
Tilladelig nyttelast 305 kg
svarende til 4 pers. og 5 kg bagage.
Største påhængsvogsvægt 470 kg
Vægtfordeling ved tom vogn:
På forakslen 335 kg eller 59 %.
På bagakslen 235 kg eller 41 %.
Vægtfordeling ved totalvægt:
På forakslen 400 kg eller 46 %.
På bagakslen 475 kg eller 54 %.

● MOTORDATA:

2 cyl., 435 ccm, 26 HK-SAE ved 6750 o/min.
3,1 kpm-SAE ved 4000 o/min.
Effektivvægt med 2 pers.: 27,7 kg pr. HK-SAE.

● MOTORKONSTRUKTION:

Luftkølet boxermotor placeret på langs foran foraksellinien. Boring/slaglængde: 68,5/59 mm. Kompressionsforhold 8,5:1. Litereffekt: 60 HK-SAE pr. liter slagvolumen. Krumtap i 2 hovedlejer. Tandhjulstrukket knastaksel. Ventilbetjening via lange stødstænger og vippearne.

● EL-ANLÆG:

12 volt (+ til stel). 42 Ah-batteri. 390 watt vekselstrømsdynamo. Batterikapacitet middel, dynamokapacitet god.

● TRANSMISSION:

4-trins gearkasse, 2., 3. og 4. gear synkroniseret, med gearstang ved instrumentbordet. Udvekslingsforhold: I 6,96:1, II 3,56:1, III 2,13:1, IV 1,47:1, bak 6,96:1. Udveksling i differentiale 4,125:1.

Skiftmekanisme: Let og præcis.
Hastighed ved 1000 o/min. i højeste gear: 18,2 km/t.

● AFFJEDRING OG HJULOPHÆNG:

Forhjul: Langsgående fremadrettede svingarme med langsgående skruefjedre. Baghjul: Langsgående bagudrettede svingarme med langsgående skruefjedre og teleskopstøddæmpere. Svingningsdæmpere på alle 4 hjul. Meget blød fjederkarakteristik med passende dæmpning.

● STYRETØJ:

Type: Tandstang. Udvekslingsforhold svarende til 2 1/2 omdrejninger af rattet fra stop til stop. Mekanisk funktion: Helt præcis uden fjedringer af nogen art.
Vendediameter over karrosseri: 10,7 meter.

● BREMSESYSTEM:

Fodbremse uden to uafhængige kredse til forhjulene. Tromler på forhjul (ved differentialet) og på baghjul. Ingen bremseforstærker. Pareringsbremse på forhjulene, håndbremsegreb under instrumentbord i højre side. Samlet bremseareal: 386 cm² svarende til 0,44 cm² pr. kg totalvægt.

● DÆK:

Slangeløse radialdæk af dimension 125×15. På prøvevognen: Michelin X.

● GARANTI OG SERVICE:

Garantiperiode: 6 mdr. uanset km.
Olieskift på motor hver 5000 km. Regelmæssige serviceeftersyn hver 10.000 km.

● PRISER OG FORHANDLERNET:

50 forhandlere med værksted og reservedelslager.
Mærke og type: Citroën AZL 2 CV 4.
Importør: Automobiles Citroën A/S, København.
Pris excl. lev.omkostninger: 15.379 kr.
Andre modeller: samme, men med kunstlæder 14.989 kr.
Årlig vægtafgift: 324 kr.

Til sammenligning

før 29. 6. 1970

Citroën 2 CV

Fiat 850 S Berlina

Moskvitch 408

NSU Prinz 4 L

Skoda 100

Sunbeam 900

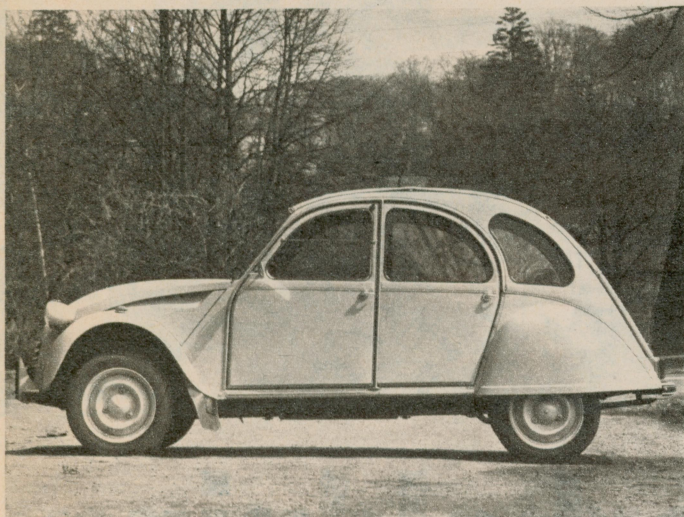
Morris Mini 850

Pris kr.	15.379	15.628	15.654	15.993	14.583	15.975	16.996
Motor i liter	0,4	0,8	1,4	0,6	1,0	0,9	0,8
Ydelse (HK-SAE)	26	42	60	36	45	42	37
0-80 km/t, sek.	26,6	16,1	15,7	17,0	14,3	16,3	18,3
0-100 km/t, sek.	-	31,7	29,0	36,0	27,9	29,2	33,2
Tophastighed, km/t	100	117	125	115	124	120	116
Økonomi, km/l (DIN)	18	12,3	9,2	13,3	13,6	14,6	13,7

Prøveholdets konklusion

Citroën 2 CV er bilernes „grimme ælling“ og på mange måder et unødigt primitivt køretøj. Dens høje, smalle karrosseri er meget spinkelt bygget, og mange detaljer, blandt andet dørlåsene, har et „hjemmelavet“ og lidet gedigent præg. Vognen er temmelig utæt, og da den mangler enhver form for varmeisolerings, er den ikke ligefrem velegnet for barske, nordiske vinterforhold. Men 2 CV'en er ret rummelig med en helt overdådig loftshøjde, og den store bagagerumsklap, rulletaget og det let udtagelige bagsæde gør den anvendelig til mange transportopgaver, som almindelige biler ikke kan klare. Over for karrosseriets primitivitet og beskedne sekundære sikkerhed står et yderst raffineret affjedringssystem og et overmåde sporsikkert og retningsstabilt chassis, der forener vognen med en enestående kørekomfort og en meget stor primær sikkerhed. 2 CV'en er praktisk taget immun for sidevindspåvirkninger, og den har fremragende glatføreegenskaber og fortrinlige bremses. Dens tandstangsstyring virker særdeles præ-

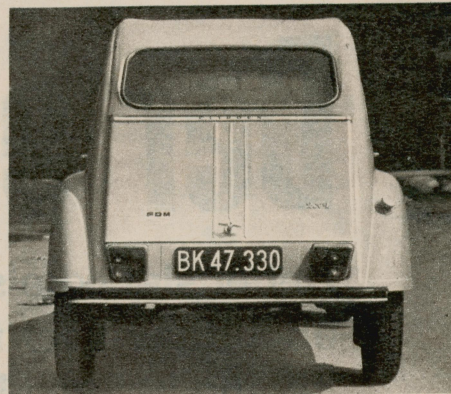
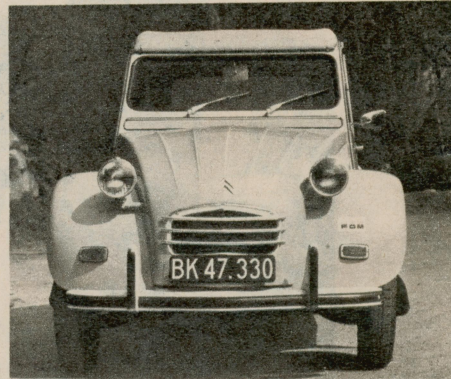
cist, og det samme kan siges om gearskiftet. Den nye, kraftigere motor har forbedret vognens præstationer mærkbart, men den er stadig langt fra at være nogen sprinter, og den kan fortsat ikke lide lange stigninger og kraftig modvind. Den større motorydelse er hovedsagelig tilvejebragt gennem et stærkt forøget omdrejningstal og må derfor „betales“ med et stærkt forhøjet støjniveau, og da motoren ikke er nær så elastisk som sin forgænger, virker den mere „stresset“ og provokerer samtidig føreren til at mase på. Vognen har derfor mistet noget af den afslappede „landaueratmosfære“, som mange værdsatte så højt, og da man stadig skal være varmsom med at indlade sig på overhalinger, med mindre der er meget lang sikkerhedsafstand, synes fabrikken i nogen grad at have sat sig mellem to stole. 2 CV'ens store, trofaste menighed kan med nogen ret hævde, at vognen har mistet noget af sin charme, og der er formentlig meget mere mening i den 2 CV 6, som for tiden kun kan fås i Frankrig. Men for folk med små penge er der meget få alternativer og slet ingen, der byder på tilsvarende pladsforhold og kørekomfort.



Kofangeren og de meget lange horn har praktiske gummibeklædninger, og de højtstående lygter, der kan indstilles fra førersædet, giver et udmærket kørellys. Den brede klap under vindspejlet kan give masser af luft ind i vognen

Motorrytmet er særdeles godt tilgængeligt forfra, men man skal helst ikke læne sig ind over det fra siden, for så bøjer man de tynde pladekanter

Vognen er egentlig pæneste bagfra, og det er en fornøjelse at køre bagefter den på en ujævn vej, hvor man ser de perfekte hjulbevægelser under den usædvanlig rolige vogn



Sikkerheden

Særdeles fine og sikre køreegenskaber også i glat føre.

Fin retningsstabilitet og meget fine sidevinds-egenskaber.

Fine bremses.

Præcis styring.

God kørestilling.

Godt indstilleligt kørellys.

God ventilation.



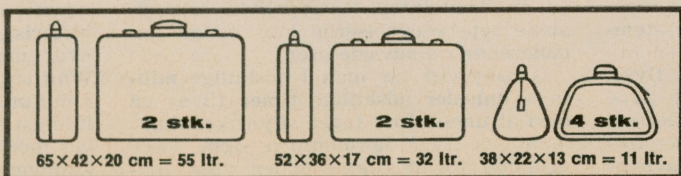
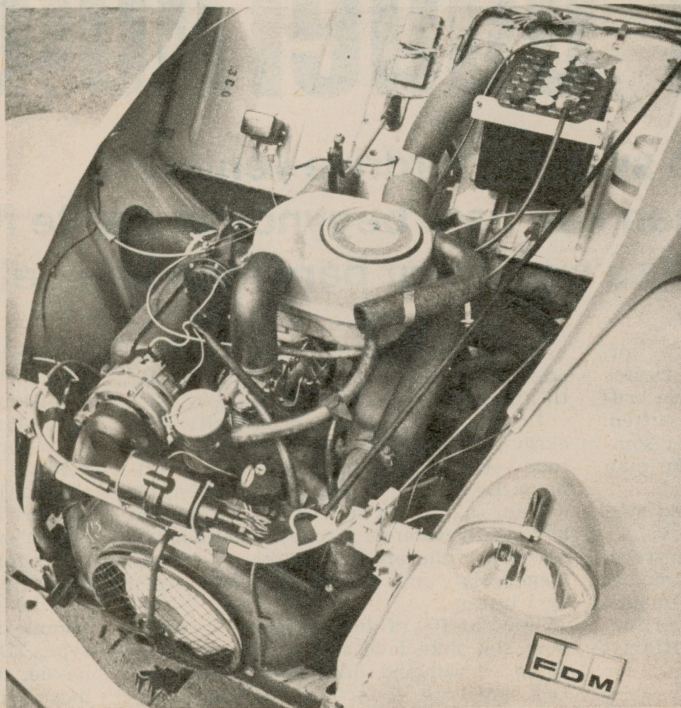
Lille vindspejl og meget svære hjørnestolper.

Meget små viskerflader.

Ringe kraftoverskud til overhalinger.

Spinkelt karrosseri uden støddabsorberende deformationsmuligheder.

Ingen indvendige polstringer.



Bagagerummet er særdeles let tilgængeligt over den lave tærskel, men det har en del kedelige skarpe kanter, som man dog meget let kan afdække med en hjemmelavet fiberplade