

Tillhör
SVENSKA CITROËNKLUBBEN

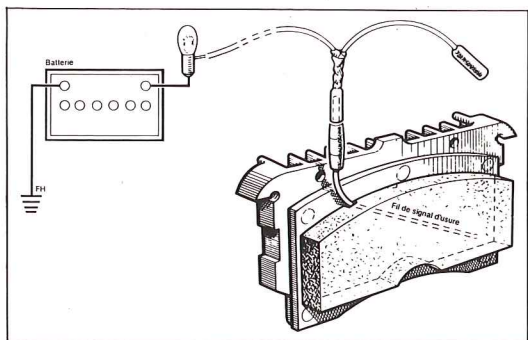


CITROËN  DS



Citroën DS är en av världens mest avancerade bilar. Den har fått tjäna som förebild för många andra bilmärkens konstruktioner. Ta vår speciella hjulupphängning t.ex. (s.k. noll-punkt). Ett system med samma effekt har Mercedes, Audi och VW Passat på senare år lanserat som en revolutionerande nyhet. Vi har haft det som standard sedan 1955. Eller vårt fenomenala bromssystem. Vissa delar av det använder Rolls-Royce på licens.

DS har många finesser som det kommer att dröja länge innan andra bilmärken kan ta efter. Det är bl.a. det som fått en så garvad motorjournalist som Jan Ullén



att tycka att Citroën DS är "världens mest avancerade bil med en åkkomfort som inget annat märke mäktat åstadkomma".

Och ändå är skillnaden i pris mellan en Citroën DS och t.ex. en Volvo mindre än man kanske tror ...

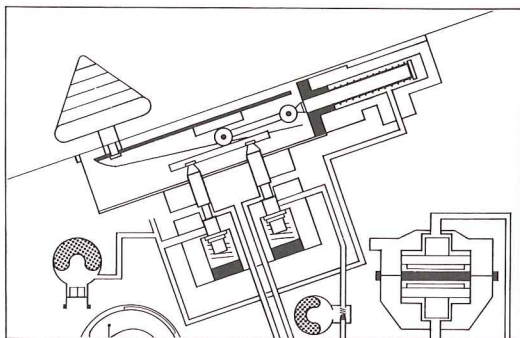
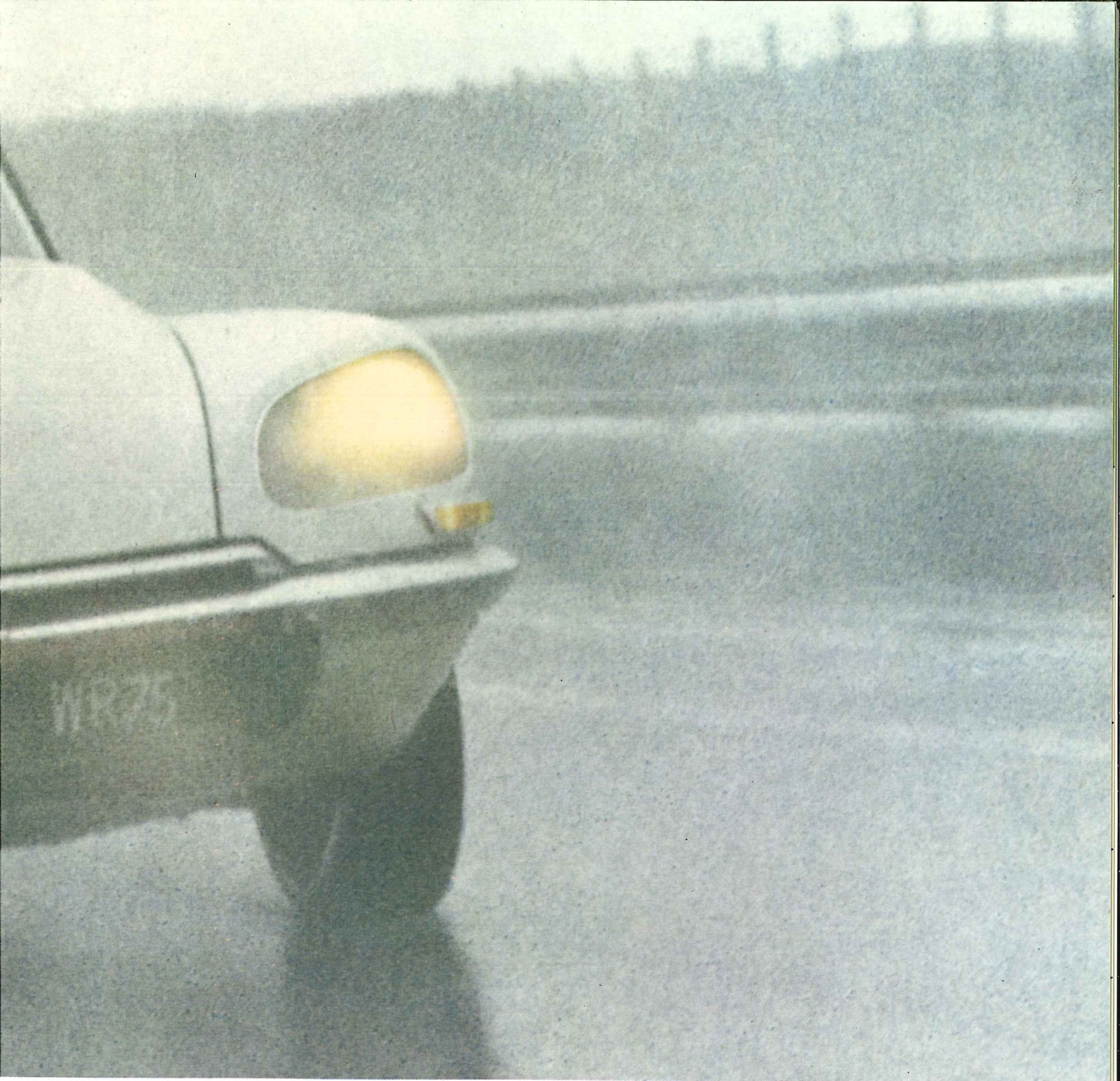
Så här fungerar varningslampan för bromsslitage. När bromsbeläggen börjar bli slitna slås strömmen till från en kabel vid bromsbacksfästet. Och den strömmen tänds en varningslampa på instrumentpanelen, när det är dags att byta belägg. Enkelt och genialt.



Även om det regnar, är snöblask, eller vintervägarna är glashala, känns en DS ombonad, trygg och säker. Det beror inte minst på framhjulsdriften.

Det är inte konstigt att DS upptäckts av norrländska bilägare. Där förstår man att uppskatta en bil som snabbt blir varm inuti och som klarar snöhinder. Vid ett vintertest, som Expressen gjorde för ett par år sedan, var DS den vagn som snabbast fick upp innertemperaturen till 22 plusgrader, när det var 25 minusgrader utanför. Det tog bara något över sju minuter.

Den världsberömda gashydrauliska fjädringen anpassar sig mjukt efter väglaget.

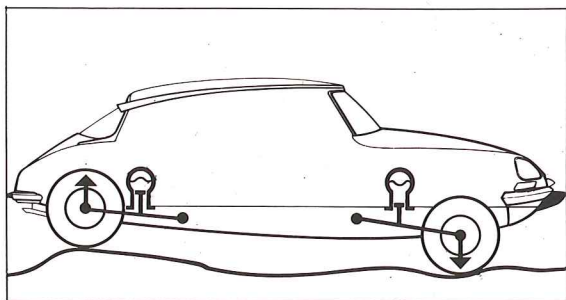


Ojämnheter som gropar och snösträngar påverkar knappast körningen. Inte ens punktering i höga farter behöver innebära någon risk genom den speciella framhjulsupphängningen.

Så här fungerar den automatiska bromskraftfördelaren. Om du lastat en DS extra mycket där bak t.ex. så blir bromsverkan också extra stark på bakhjulen. Automatiskt.



Att provköra en bil på motorväg kan nog vara skojigt. Men en DS bör du helst pröva på någon riktigt oländig skogsväg. Då upptäcker du att ojämnheter, gropar i marken eller en sten som sticker upp inte behöver utgöra något hinder. Du kan bl.a. höja hela vagnen över marken med ett reglage inne i bilen för att inte skrapa i. Och fjädringen gör att en DS alltid har konstant höjd över marken. Även om du lastat ordentligt där bak och på taket eller hängt på en husvagn, så har bilen rätt höjd över marken och tyngs inte ner där bak.

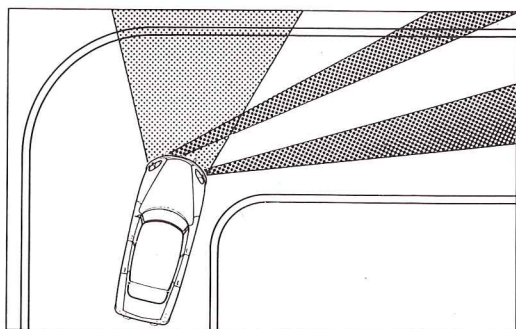


Varje hjul på en DS har separat fjädring av Citroëns unika konstruktion. Därför är karossen alltid vågrät även om något av hjulen sjunker ner i en djup grop.

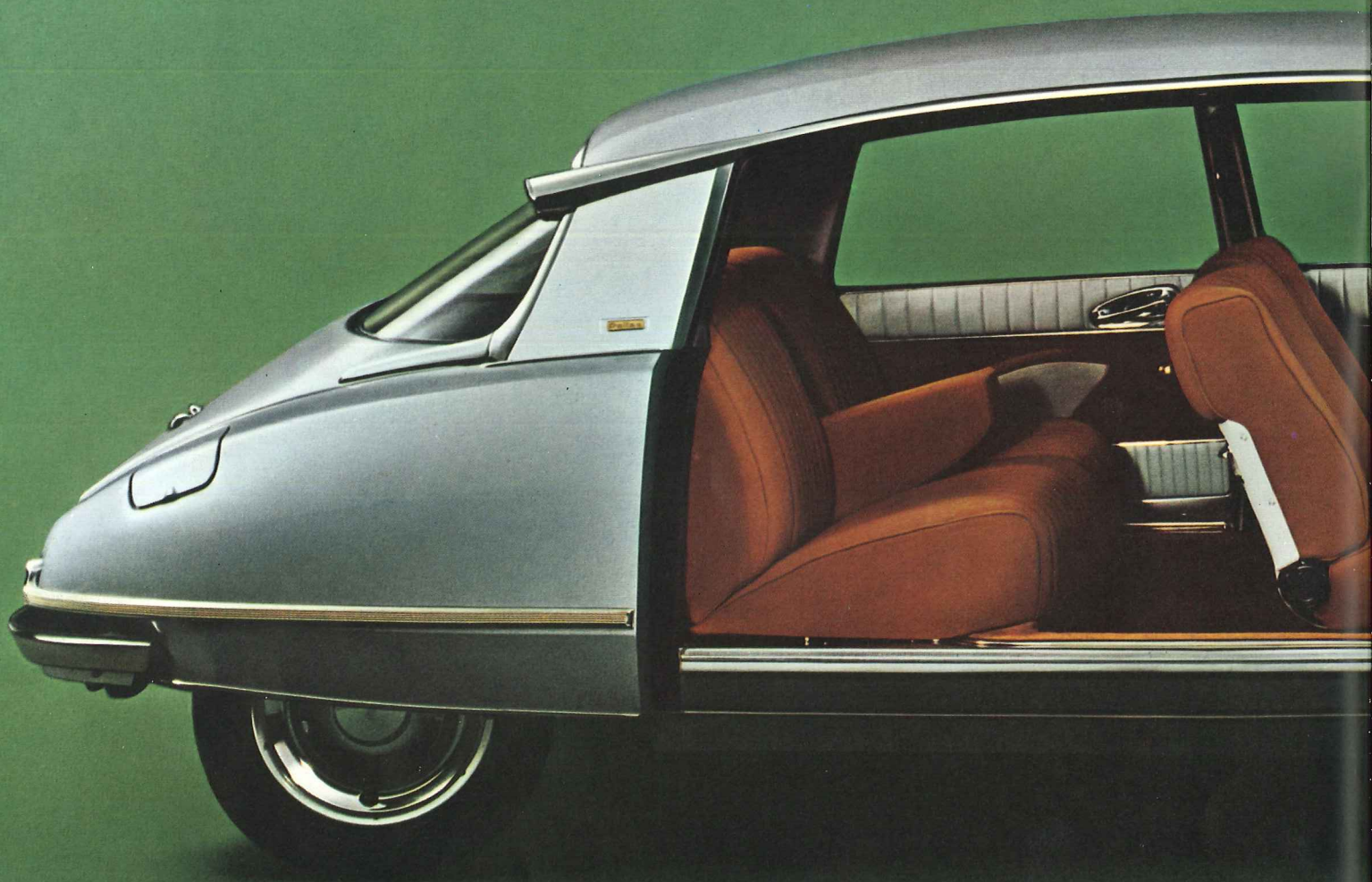


Billjus och säker sikt är oerhört viktigt inte minst i ett land med vårt klimat, där mörker, regn och dis kan göra körningen både riskfylld och tröttsam.

Citroën är det enda bilmärke i marknaden som alltid håller ljusknippet parallellt med vägbanan, hur gropig vägen än är och hur mycket last man än har där bak. Men inte nog med det. Alla D-modeller utom D-Special och D-super Combi har också de berömda rörliga strålkastarna. Så fort du påbörjar en ratt rörelse för att gå in i en kurva strålar fjärrljuset in i kurvan i stället för att peka rakt fram som på andra bilar. Styrning och fjärrljus är helt enkelt sammankopplade. Du ser det du ska se, också på krokiga vägar.

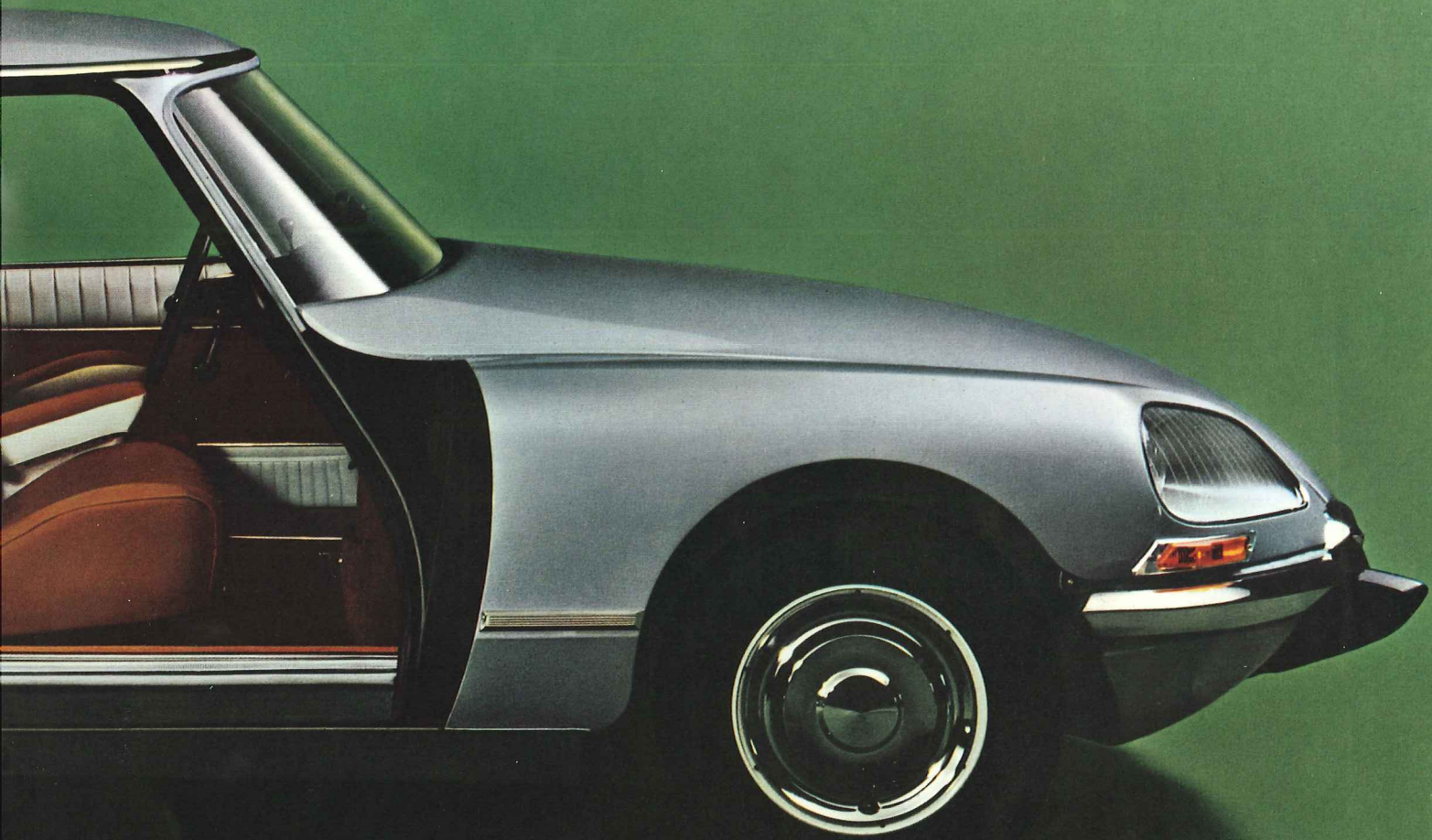


Fjärljuset som ser "runt höm" är kompletterat med helljus som pekar rakt fram. Så att du ser både rakt fram och in i kurvorna.



Det har skrivits mycket positivt om komforten i Citroën DS i olika motortidningar världen över. Det är ingen tillfällighet att många som har till yrke att köra långt — representanter t.ex. — väljer DS. Utrymmet i baksätet är också ovanligt väl tilltaget. Det finns nämligen ingen kardan — golvet är helt plant.

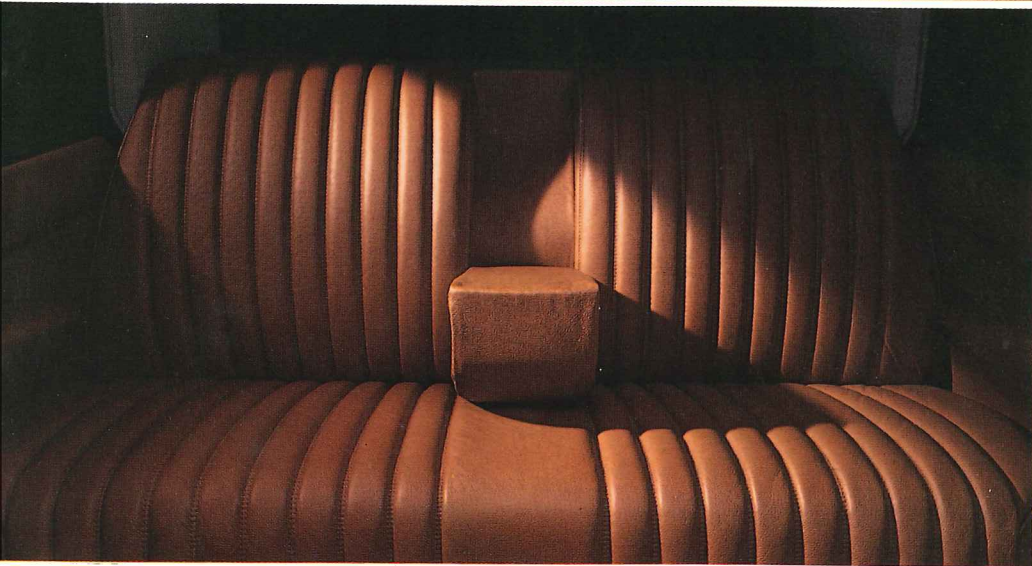
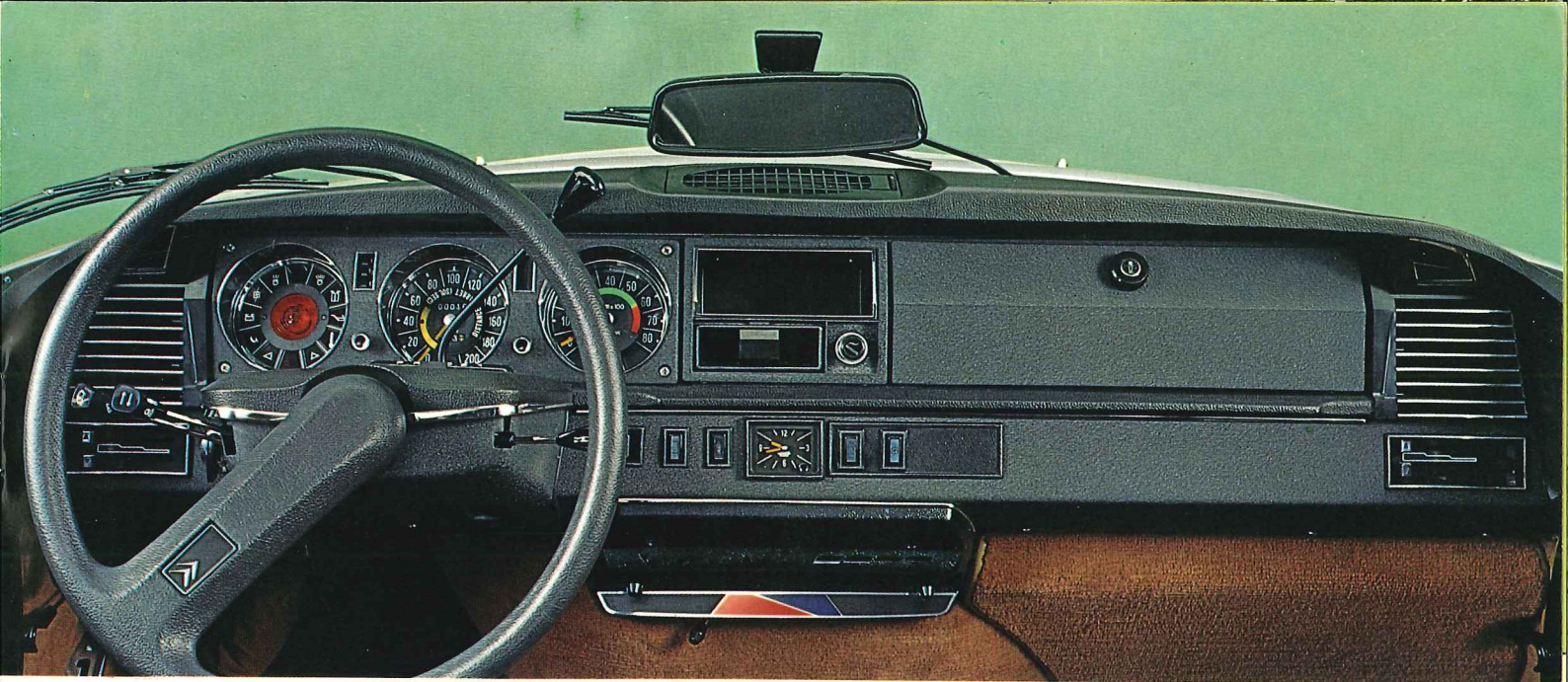
Citroën DS hör också till de bilmärken som visat sig mest okänsliga för sidovindar och kastvindar tack vare den aerodynamiska utformningen av karossen. Det är sånt som också gör vagnen bensinsnål. Luftmotståndet är betydligt lägre jämfört med dom flesta andra bilar.





Sittkomforten i en Citroën DS får du leta länge efter hos andra bilar. De mjuka bekväma fåtöljerna fram och de breda sätena där bak skulle de flesta möbelfabrikanter vara stolta över att kunna erbjuda. Där har du något av hemligheten med DS-förarnas "outtröttlighet".

Som du ser på dom följande sidorna kan du få en DS i många olika varianter. Som Combi också. Gott om plats för 6–7 personer och mängder av bagage. Och fäller man baksätet får man ett högt och hela 211 cm djupt lastutrymme, helt plant och utan trösklar. DS Combi finns också i taxi- och ambulansutförande.



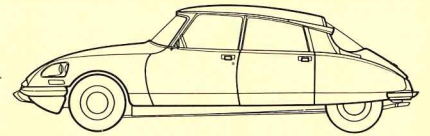
GEMENSAMMA DATA: 5-lagrad vevaxel. Toppventiler placerade i 60° vinkel. Kedjedriven kamaxel. Topplock av lättmetall. Separat insugningsrör. Utbytbara våta cylinderfoder. Torrluftfilter. Dubbla avgasrör. Mekanisk bränslepump. Oljepump av kugghjulstyp. Kylsystem med vattenpump och termostat. **Koppling:** Enkel torrlamelltyp. **Växellåda:** 4 växlar framåt, helsynkroniserade och backväxel. Rattväxel, 5-växlad växellåda på D Super 5 och DS 23 M. **Kraftöverföring:** Framhjulsdraft. Tre-dubbla vibrationshämmande kardanknutar vid växellådan, dubbla vid hjulen. **Bromsar:** Hydrauliska med servo, varnare för bromsbeläggens förslitning (DS). 2-kretssystem. Skivbromsar fram, bromsok med motstående kolvar, trumbromsar bak. Bromseffektfordelare som fördelar effekten allt efter belastningen på bakaxeln. Parkeringsbroms: mekaniskt verkande på framhjulen med separata backar. **Styrning:** Kuggstångsstyrning med servo. Enekrad klädd ratt utan krosscentrum. Vändradie 5,5 m. **Chassi:** Vridningsfast, svetsad stålkonstruktion med kraftiga sido- och tvärbalkar. Plant golv. Säkerhetsbälten fram och bak. **Fjädring:** Individuell hjulupphängning med gashydrauliska fjäderdon och inbyggda stötdämpare. Krängningshämmare både fram och bak. Automatisk höjdglering för inställning i konstanta markfrihöjdslagen och oberoende av belastningen och dess fördelning. Markfrihöjd 15 cm i normaläge. **Däck:** 180×380, (DS 23 E 185×380) Michelin XAS, asymmetriska högfartsdäck. **Elsystem:** Batteri 12 V, 55 Ah. Växelströmgenerator 520 W. Halogenstrålkastare på hel- och halvljus med automatiskt höjdställningsreglage. Fjärrstrålkastare med halogenljus som automatiskt följer styrningen i kurvorna. **Mått:** Axelavstånd 3,13 m. Spårvidd fram 1,5 m, bak 1,3 m. Längd max. 4,87 m. Bredd max. 1,80 m (1,82 för Pallas). Höjd max. 1,47 m. Bränsletank 65 l. Motor 4,5 l. Växellåda 2 l. Kylsystem 11 l. Bagageutrymme 500 l. **Rostskyddsbehandling:** Enligt ML-metoden. Rätt till ändringar i specifikationerna utan föregående meddelande förbehålles. Automobiles Citroën AB, Stockholm.

MOTOR 1

Slagvolym 1.985 cm³ 4 cyl.
Cyl.diam. × slaglängd 86×85,5 mm.
Max. effekt DIN 99 hk vid 5.500 v/m.
Max. effekt SAE 108 hk vid 5.750 v/m.
Max. vridmoment DIN 15,1 kpm vid 3.500 v/m.
Max. vridmoment SAE 15,5 kpm vid 4.000 v/m.
Kompression 8,75. Förgasare Solex.
Hjul 180 HR × 380 XAS.
Toppfart över 160 km/tim.

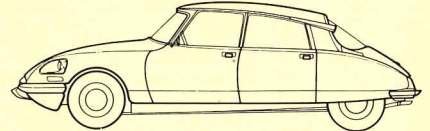
D Special

Gashydraulisk fjädring, servostyrning, servobromsar. Mekaniskt fotmanövrerad koppling. Eluppvärmd bakruta. Nackstöd.



D Super

Gashydraulisk fjädring, servostyrning, servobromsar. Mekaniskt fotmanövrerad koppling. Klädsel i nylon-jersey. Halogenlampor i alla strålkastare, huvudstrålkastarna automatiskt reglerade i höjdlid. Fjärrljusen vridbara i sidled, följer rattens rörelser. Mjuka mattor på golvet och bagagerummet inklätt. Klocka. Backljus. Nackstöd. Extra utrustning: Metallic-lackering.



D Super 5

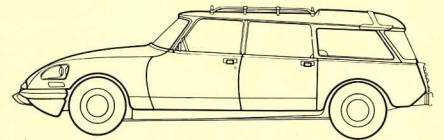
Manuell 5-växlad växellåda. Gashydraulisk fjädring, servostyrning, servobromsar. Mekaniskt fotmanövrerad koppling. Klädsel i nylon-jersey. Halogenlampor i alla strålkastare, huvudstrålkastarna automatiskt reglerade i höjdlid. Fjärrljusen vridbara i sidled, följer rattens rörelser. Mjuka mattor på golvet och bagagerummet är inklätt. Klocka. Backljus. Nackstöd. Extra utrustning: Metallic-lackering.

DS 23 Pallas

Denna modell har förutom vad de andra modellerna har, en mer hantverksmässigt utförd inredning. Allt detaljarbete är gjort med minutiös noggrannhet, ingen möda har sparats för att göra denna bil så komfortabel som möjligt. Förarsätet kan ställas in i 9 höjdlägen. Extra tjocka mattor på golvet. Helklädda dörrar. Extra utrustning: Skinnklädsel (svinläder) i svart eller naturfärg. Metallic-lackering.

Combi

Combi-versionen av DS-serien finns i två utföranden. Dels som vanlig Combi med fällbart baksäte och två uppfällbara extrastolar i lastutrymmet. Dels i Familiale-utförande med tre uppfällbara extrastolar mellan fram- och baksäte. Klädsel i nylon-jersey (de luxe modellen). Halogenlampor i alla strålkastare, huvudstrålkastarna automatiskt reglerade i höjdlid. Fjärrljusen vridbara i sidled, följer rattens rörelser (de luxe modellen). Finns även i taxiutförande med bårutrustning samt som ambulans.



MOTOR 2

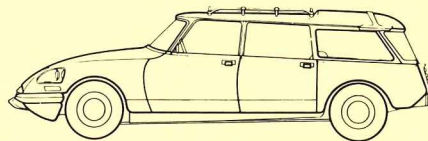
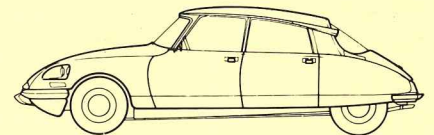
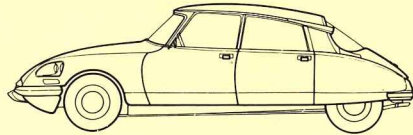
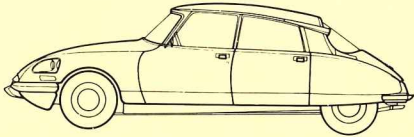
Slagvolym 2.175 cm³ 4 cyl.
Cyl.diam. × slaglängd 90 × 85,5 mm.
Max. effekt DIN 106 hk vid 5.500 v/m.
Max. effekt SAE 115 hk vid 5.750 v/m.
Max. vridmoment DIN 17 kpm vid 3.500 v/m.
Max. vridmoment SAE 17,4 kpm vid 4.000 v/m.
Kompression 8,75. Förgasare 2-ports
Weber eller Solex.
Hjul 180 × 380 XAS.
Toppfart 175 km/tim.

MOTOR 3

Slagvolym 2.347 cm³ 4 cyl.
Cyl.diam. × slaglängd 93,5 × 85,5 mm.
Max. effekt DIN 115 hk vid 5.500 v/m.
Max. effekt SAE 124 hk vid 5.750 v/m.
Max. vridmoment DIN 18,7 kpm vid 3.500 v/m.
Max. vridmoment SAE 19,1 kpm vid 4.000 v/m.
Kompression 8,75.
Hjul 180 × 380 XAS.
Toppfart 180 km/tim.

MOTOR 4

Slagvolym 2.347 cm³ 4 cyl.
Cyl.diam. × slaglängd 93,5 × 85,5 mm.
Max. effekt DIN 130 hk vid 5.250 v/m.
Max. effekt SAE 141 hk vid 5.500 v/m.
Max. vridmoment DIN 19,9 kpm vid 2.500 v/m.
Max. vridmoment SAE 20,5 kpm vid 4.000 v/m.
Kompression 8,75. Elektronisk
bränsleinsprutning.
Hjul 185 HR × 380 XAS.
Toppfart 188 km/tim.



CITROËN 

Rätt till ändringar i specifikation utan föregående
meddelande förbehålles.
Automobiles Citroën AB, Stockholm.