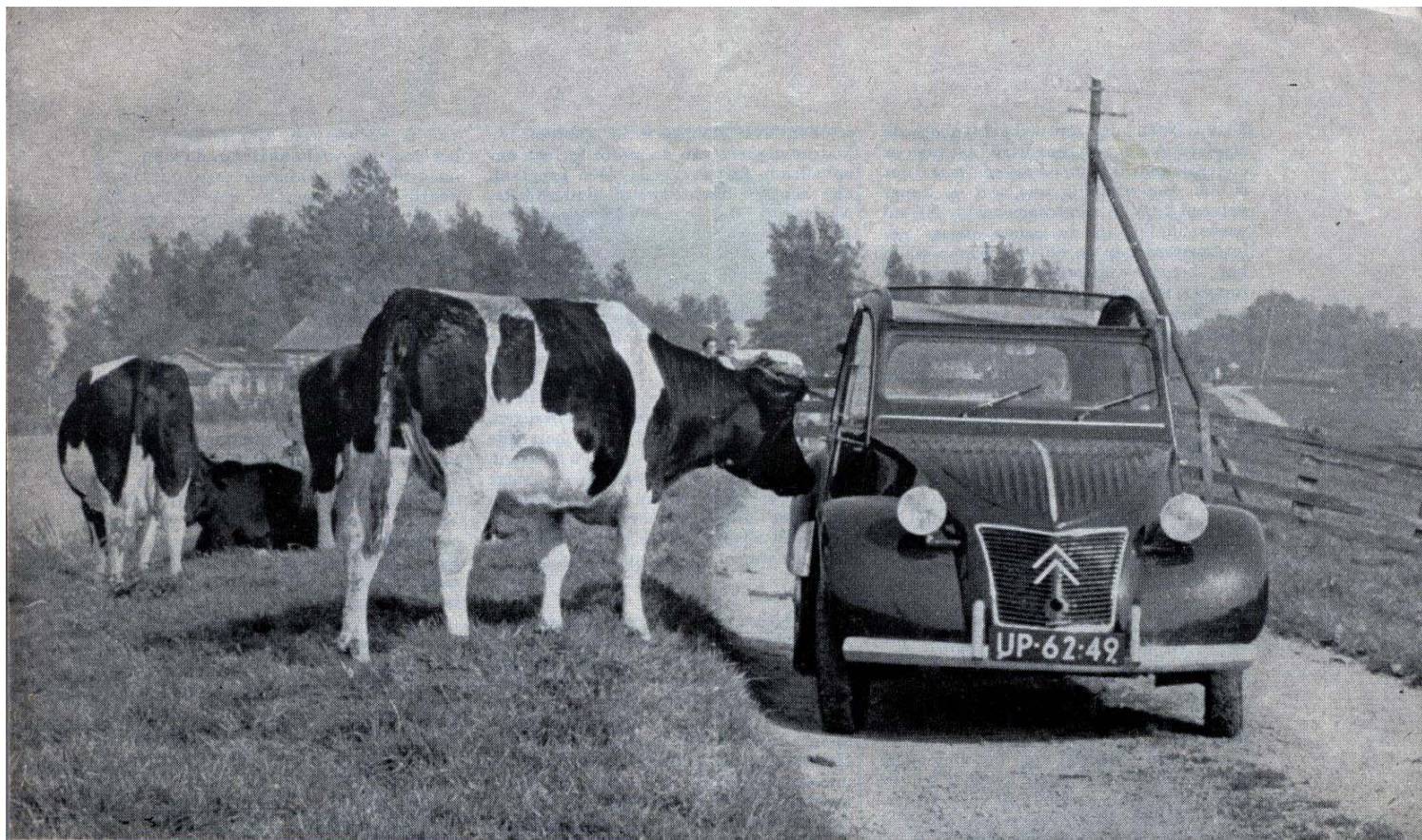




Overdruk uit AUTO VISIE No. 22 - 1ste jaargang 1956

ROAD-TEST VAN DE *Citroën 2-CV*

door G. P. BERK

Toen acht jaren geleden, om precies te zijn op de Parijse Salon van 1949, de Deux Chevaux als jongste schepping van de Citroënfabriek werd geëxposeerd, waren er onder het tentoonstellingspubliek drie stromingen. Het merendeel der Salonbezoekers beschouwde dit autootje als een grote grap. Zij verkondigden met stellige overtuiging, dat het achtjarige zoontje van de toenmalige directeur van de Citroënfabrieken het ding zelf in elkaar had gezet met behulp van tien oude jerry-cans en een middelgrote meccanodoos. Een tweede groep was minder luidruchtig minder positief afkerig, maar toch van oordeel, dat een auto er wel iets „serieuzer” uit mocht zien en dat men er waarschijnlijk met slechts weinig extra kosten een wat elegante carrosserievorm voor had kunnen bedenken. Zoals gezegd, er was ook nog een derde categorie. Dat waren de mensen, die niets zeiden, maar zich slechts op de Citroënstand verdron- gen, om hun handtekening op een stuk papier te zetten ... op het orderformulier.

De tijd heeft geleerd, dat deze laatste groep daarmee een goede zet deed. De

2-CV, het lelijke eendje, heeft zich on- dankt uiterlijke pretentieloosheid, on- dankt een carrosserievorm en afwerking, die doen vermoeden dat de eigenaar hem zelf in zijn achtertuin in elkaar heeft gezet, een populariteit verworven en een repu- tatie opgebouwd als een van de meest geniale, meest robuuste en meest com- fortabele kleine wagens op de Europese markt. De mensen die de 2-CV op de Salon waar hij debuteerde bestelden, moesten een heel jaar wachten voordat de produktie zover op gang was, dat hun wagen kon worden afgeleverd. Men vond dat toen verschrikkelijk lang. De Frans- man die echter vandaag de dag een 2-CV bestelt moet drie, misschien wel drie- een-half jaar wachten voordat hij erin kan rondtuffen en dat ondanks een dag- produktie van 550 stuks, hetgeen toch wel een goede barometer voor de popu- lariteit is.

De Deux-Chevaux is net als de T-Ford en in zekere zin ook de Volkswagen, meer dan een auto. Het is een ideologie ge- worden. Door zijn opzet en bedrijfs- economie, hoewel niet door zijn aan-

schaffingsprijs, is het een van de tech- nische mijlpalen op de weg naar de massa- motorisering. Een weg echter, die zodanig is afgebakend door economische factoren, dat de techniek alleen hier nimmer een algehele oplossing kan brengen.

De motor

Men noemt het wagentje een 2-CV, een 2 PK, doch dat heeft natuurlijk niets te maken met het werkelijk vermogen dat de krachtbron van deze kleine Fransman ontwikkelen. Het betreft hier slechts Franse fiscale pk's, die een min of meer directe relatie hebben met de cilinder- inhoud. Meer niet. De luchtgekoelde twee-cilinder 425 cc kopklepper die de 2-CV aandrijft is in de praktijk nl. goed voor 12 echte rem-pk's bij 3500 toeren per minuut. Dit is een betrekkelijk gering specifiek vermogen (± 25 pk/liter) en men heeft dat bij Citroën met opzet zo gekozen, omdat een laag-opgevoerde motor een grotere reserve tegen over- belasting en dus een langere levensduur geeft. Uiteraard kenmerkt dit geringe vermogen het gehele karakter van de

2-CV. Noch de topsnelheid, noch de acceleratie zijn van dien aard, dat men er onder de indruk van zal raken, maar dat is ook waarschijnlijk niet wat de koper van een 2-CV in zijn wagen zoekt. Hij zal waarschijnlijk in de eerste plaats geïnteresseerd zijn in de levensduur en in het benzine-verbruik. Twee factoren immers, van groot belang voor het totaal van de exploitatiekosten van zijn voertuig. Twee factoren dus, die moeten opwegen tegen het bezwaar dat men soms achter een rokende vrachtwagen moet blijven kleven, omdat de 2-CV nu eenmaal niet over het vermogen beschikt daar onder alle omstandigheden voorbij te komen. En hoewel „levensduur” uiteraard een onderwerp is dat niet in het bestek van een road-test kan worden uitgemaakt, krijgt men toch uit alles de indruk, dat de 2-CV zijn eigenaar onder normale omstandigheden op dit punt niet zal teleurstellen.

Datzelfde geldt ook voor het benzine-verbruik. Tijdens de testperiode, die bestond uit een aaneenschakeling van stadsritten, langere afstandstrajecten en zelfs cross-country werk – om te zien waar het ding nu eindelijk eens niet doorheen zou komen, maar het kwam overal door – waarbij voor het merendeel met vol gas werd gereden, kwamen wij tot een meting van een dikke 20 km per liter. Bij de diverse ritten kwam bovendien al gauw naar voren, dat het voor de hand liggende gebrek aan motorische prestaties, acceleratie en topsnelheid dus, beslist geen aanleiding was tot rij-gemiddelden die ver beneden het normale lagen. Want behalve op de zuivere autobaanstrajecten, lag het gemiddelde niet noemenswaardig onder het normale. En zelfs de tijd om per 2-CV van Den Haag naar Arnhem te komen was slechts een zeven-tien minuten langer dan dat van onze privé recordtijd.

De motor van de 2-CV is moeilijk geruisloos te noemen, vooral niet in de lagere versnellingen, wanneer hij moet werken. Daartegenover staat echter, dat zowel het karakter van het geluid als het volume mede door de afwezigheid van

resonantieverschijnselen of gebrom, de luidruchtigheid van de motor tot een opvallende factor maken. Men krijgt nl. niet het idee dat de motor hinderlijk lawaaiert. Het is meer een begeleidend geluid dat bij de 2-CV hoort als het ruisen bij de zee.

De topsnelheid van de 2-CV en dat is gezien het betrekkelijk geringe motorvermogen niet verbazingwekkend, is in zeer sterke mate afhankelijk van de weersomstandigheden, of, om het nog duidelijker te zeggen, van de „windomstandigheden”. Een fikse wind in de rug kan de teller tot over de 90 brengen. Terwijl een tegenwind van hetzelfde kaliber het volgas rijden tot 60 à 65 km/u. kan reduceren. Dit is echter de enige invloed die de wind op de gedragingen van het Deux-Chevaux'tje uitoefent. Last van zijwind op de bestuurbaarheid heeft de wagen nl. helemaal niet.

Transmissie

De Deux-Chevaux is voorzien van een vierversnellingsbak, die bediend wordt door een versnellingshendel met een zeer merkwaardig schakelpatroon. Men moet nl. door de derde versnelling heen schakelen om van 2 naar 4 (de overdrive) te komen of van 4 naar 2 terug te schakelen. Hoewel dit op zichzelf geen moeilijk manoeuvre is, is het toch niet altijd even handig, bijv. wanneer men voor een of ander obstakel moet stoppen terwijl men in de vierde versnelling rijdt, dan is het noodzakelijk allerlei trek- en duwbewegingen uit te voeren, voordat men weer in de eerste versnelling kan wegrijden.

De koppeling is een semi-automatische. Er is wel een koppelpedaal aanwezig, maar het is niet nodig deze bij het wegrijden te gebruiken. Het gaat hier nl. om een centrifugaal koppeling die onder de 1000 motor-omwentelingen per minuut automatisch ontkoppelt. Bij stationair draaiende motor is de koppeling dus vanzelf vrij. Voor het rijden in de stad en vooral in de files, betekent deze voorziening een enorm gemak. Het is echter niet mogelijk, of althans niet aanbevelenswaardig, voor het vrijkomen van de koppeling bij het overschakelen tijdens het rijden, op de automatische werking hier-

van te vertrouwen. Het terugvallen tot het voor het vrijkomen van de koppeling noodzakelijke minimum toerental duurt daarbij nl. te lang. En hoewel men dus bij het wegrijden en plotseling remmen het koppelpedaal niet hoeft te gebruiken, dient de linkervoet wel in actie te komen in alle andere gevallen.

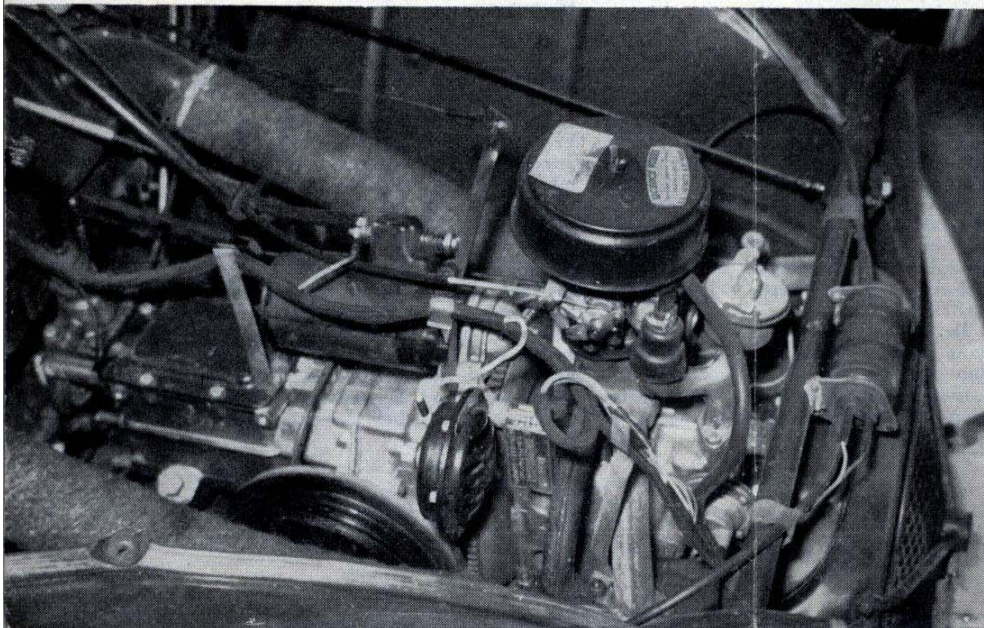
Behalve het feit dat zij automatisch werkt, heeft de centrifugaal koppeling nog als tweede voordeel, dat zij onder alle omstandigheden een soepel wegrijden garandeert. Doordat haar progressiviteit van koppelen evenredig is aan de vermeerdering van het motortoerental, is het zelfs mogelijk om in de tweede, ja in noodgevallen zelfs in de derde, versnelling weg te rijden, zonder dat de motor van deze behandeling te lijden heeft. Wel zal bij een dergelijke „luie” rijstijl waarschijnlijk een snellere vernieuwing van het koppelvormingsmateriaal noodzakelijk zijn. Maar het kán althans en dat is voor sommigen al een hoop waard.

Vering en wegligging

Dankzij een zeer vernuftig uitgedacht veersysteem behoort de 2-CV tot de meest comfortabele en best-geveerde wagens die er bestaan. Het vreemde van dit alles is echter, dat de werkelijk enorme verings-souplesse die het enerzijds mogelijk maakt om zonder het te merken over werkelijk ontstellend slechte wegen te hobbelen geen nadelige gevolgen heeft wat betreft de wegligging, en vooral de bochtvastheid. Het enige zwakke punt van de vering komt tot uiting bij het rijden op wegen met betonbeplating. De 2-CV zal nl. bij bepaalde snelheden, die afhankelijk zijn van de lengte van de betonplaten, in cadans komen, een cadans die steeds heviger wordt, zodat de bestuurder het beste doet óf zijn snelheid te wijzigen, óf met twee wielen in de berm te gaan rijden, want ook daardoor wordt de cadans verbroken.

Wat de factor wegligging betreft, staat de 2-CV op een zeer hoog niveau. Dankzij de zeer grote veringssouplesse zal de carrosserie in een bocht vrij heftig gaan hellen, doch de wagen wijkt geen millimeter uit de door de bestuurder gewenste koers maar kleeft, ogenschijnlijk met alle wetten van de zwaartekracht spottend, aan het wegdek. Of dit droog is of niet maakt geen enkel verschil.

De besturing is zeer direct, maar dankzij het feit dat de wagen is uitgerust met voorwielaandrijving, aan de zware kant. Doordat er bij deze voorwielaandrijving gebruik wordt gemaakt van een tamelijk primitieve kruiskoppelingenopstelling in de beide aandrijfassen, heeft men vooral bij het langzaam een bocht doorrijden last van vrij heftige stuurreacties. Dit is een schoonheidsfout die door de toepassing van homo-kinetische koppelingen gemakkelijk verholpen zou kunnen worden. Het zou dan ook aanbevelenswaardig zijn wanneer men bij Citroën nu ook voor de 2-CV dergelijke koppelingen zou gaan gebruiken. Overigens is het zeer afhankelijk van de persoonlijke instelling en de gebruiksomstandigheden in hoeverre deze stuurgevoeligheid als hinderlijk aange-



Een blik onder de motorkap van de 2-CV, waar het 2-cilinder 425 cc motortje zit, dat 12 pk levert bij 3500 omwentelingen per minuut.

Technische gegevens



Motor: Tweecilinder kopklepper, boring 66 mm, slag 62 mm, cilinderinhoud 425 cc, compressieverhouding 1 : 6,25. Maximum vermogen 12 pk bij 3500 omwentelingen/min. Gemiddelde zuigersnelheid 7,4 m/sec.

Transmissie: Enkelvoudige droge plaatkoppeling met een centrifugaal koppeling, welke onder 1.000 omw./min. automatische ont-koppelt. Vierversnellingsbak, waarvan 2de, 3de en 4de gesynchroniseerd.

Overbrenging:

1ste versnelling	25,96 : 1
2de versnelling	12,53 : 1
3de versnelling	7,46 : 1
4de versnelling	5,68 : 1
achteruit	28,05 : 1

Chassis: Raamchassis.

Vering: Onafhankelijke voor- en achtervering. Systeem Citroën.

Remmen: Hydraulisch op alle vier wielen. Handrem mechanisch op de voorwielen.

Stuurinrichting: Tandwiel en heugel. Draai-cirkel 5,50 m.

Wielen en banden: Bandenmaat 125 x 400.

Maten en gewichten: Wielbasis 237 cm. Spoor-breedte voor en achter 126 cm. Maximum lengte 378 cm, max. breedte 148 cm, max. hoogte 160 cm. Gewicht rijklaar 515 kg.

Inhoud: Benzinetank: 20 liter
Motorcarter: 2 liter

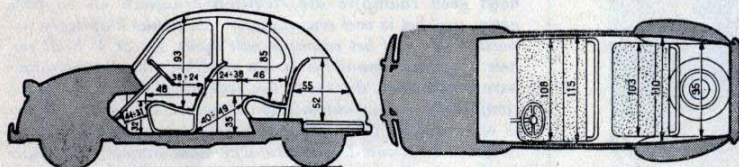
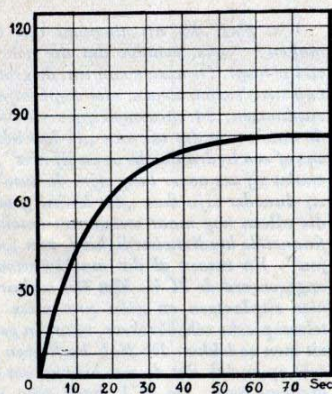
Acceleratie:	Tijd in sec.	Snelheids-meter	Km/u gechronometreerde correctie
	9,8	0-40	40
	19,4	0-60	56
	51	0-80	74

Deze cijfers als resultaat van 4 metingen in twee richtingen bij droog weer met weinig wind, op een droog wegdek.

Max. remvertraging: 8 m/sec².

Maximum snelheid: 82 km/u.

Gemiddeld benzineverbruik: Bij normaal gebruik 5 liter per 100 km. Afhankelijk van de rijstijl van de bestuurder tussen de 4,5 en 6 liter per 100 km.



Importrice: Automobiles Citroën N.V., Stadionplein 26-30, Amsterdam.
tel. 020 - 790222.

duid moet worden. De man die veel in de stad rijdt, zal er meer last van hebben dan iemand die het merendeel van zijn kilometers op de buitenweg slijt.

De remmen van de 2-CV zijn zeer goed. De voorwielrem-constructie, waarbij de trommels naast het differentieelhuis cum versnellingsbak zijn gemonteerd, garandeert naast het voor de hand liggende voordeel van het geringe onafgeveerde gewicht ook een goede koeling, zodat men vrijwel nimmer last zal hebben van rem-fading.

Carrosserie

Hoewel de vormgeving van de vierdeurs 2-CV voor discussie vatbaar is, staat zij zuiver constructief gezien boven iedere kritiek. Men is er nl. in geslaagd om een zeer sterk geheel te fabriceren, dat dient als meedragende factor voor een zeer simpel en ietwat fragiel raamchassis, dat als onderstel fungeert. Het is een vreemde combinatie van bijkans geniaal gevonden weldoordachte eenvoud, die hoewel nimmer spectaculair, toch resultaten geeft die zich kunnen meten met de meest luxueuze scheppingen der automobiellindustrie. Een voorbeeld hiervan zijn de stoeltjes, vervaardigd uit een stalen skelet met daartussen rubberstrips, het geheel overtrokken met een zeer dun kussentje. Zij zijn comfortabeler dan menig met echt leer beklede clubfauteuil van dure klasse-wagens. De stoelconstructie maakt het niet mogelijk om met meer dan vier personen in de Deux-Chevaux te zitten. Daartegenover staat, dat men deze vier plaatsen in een oogwenk uit de wagen kan nemen, om ze bijvoorbeeld te gebruiken voor een picknick.

Hoewel in opzet utiliteitsvoertuig, is de 2-CV trouwens in veel meer opzichten een ideaal vakantie- en week-end tochten-wagentje. Het linnen dak kan vrijwel geheel worden opgerold, waardoor het geheel cabriolet allures krijgt, terwijl bovendien van het rijden met een 2-CV, door het comfort en de gelimiteerdheid van de snelheidsprestaties, een zeer grote mate van rust uitgaat. Dit in tegenstelling tot vele andere kleine wagens, die de bestuurder door hun karakter opzwepen tot nervositeit en het verrichten van sportieve krachttoeren, die alleen bijdragen tot een snelle vermoeidheid van de man achter het stuur en een grotere kans op brokken.

Conclusie

Misschien is het wel deze „gedwongen” rust, die de 2-CV naar ons gevoel tot zo'n prettige en veilige auto maken. Voor mensen die hun auto niet kopen voor de burens, doch zuiver en alleen om er zelf plezier van te hebben, of omdat zij een vervoer-middel nodig hebben uit zakelijk overwegingen, doch die tevens gebonden zijn aan een beperkt exploitatie budget - en wie is dat eigenlijk niet - is de 2-CV een van de aantrekkelijkste proposities. Vooral omdat de Citroën Verkoops Organisatie in Nederland een bepaalde kilometerprijs garandeert, die zo laag ligt, dat dit relatief de hoge aanschaffingsprijs ruimschoots goed maakt.

KARAKTERISTIEK

in een notedop

Motor: Langzaam lopende laag-opgevoerde luchtgekoelde tweecilinder 425 cc kopklepper die voorin is gemonteerd. Motor is mechanisch niet geheel geruisloos, doch het geluidsvolume is niet van dien aard dat het hinderlijk is. Hoofdkenmerken zijn eenvoud, een op een lange levensduur wijzende robuustheid en een zeer geringe appetijt.

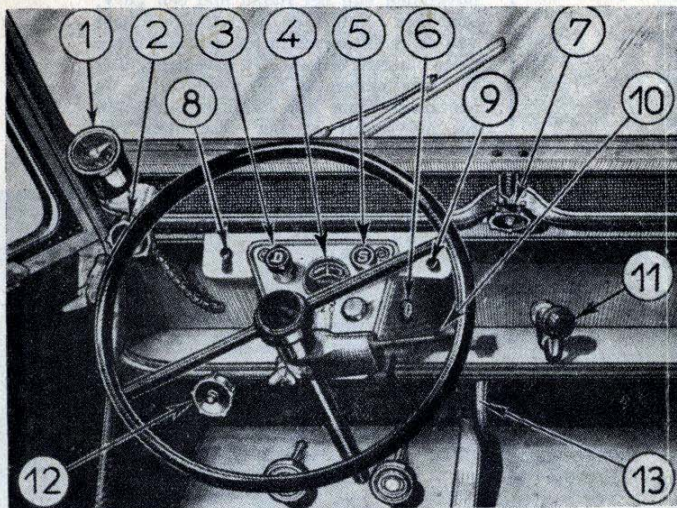
Vering en wegligging: Extreem soepele vering geeft een hoge mate van rij-comfort zonder echter de wegligging te schaden. Opvallend weinig last van zijwind. Wel neiging tot overhellen in de bocht doch dit is niet van invloed op de wegvastheid. Neiging tot veringscadans op betonbanen.

Transmissie: Vierversnellingsbak, waarvan 2de, 3de en 4de voorzien van synchromesh. Om de vierde versnelling (overdrive) te bereiken, moet men door de derde versnelling heen. Semi-automatische centrifugaalkoppeling vergemakkelijkt het rijden in stadsverkeer. Bij normaal overschakelen dient het koppelingspedaal echter wel te worden gebruikt. Versnellingsbak schakelt zeer gemakkelijk. Synchromesh werkt perfect.

Remmen: Zeer goed.

Besturing: Direct doch dankzij voorwielaandrijving tamelijk (doch niet hinderlijk) zwaar. Gebruikte kruiskoppelingconstructie in de voortrein is de oorzaak van vrij heftige stuurreacties bij een langzaam genomen bocht.

Carrosserie: Vormgeving voor discussie vatbaar. Carrosserieconstructie uit constructief oogpunt gezien echter zeer knap. Opmerkelijk comfortabele zittingen. Geraffineerd doordachte doch sober uitgevoerde details.



Dashbord. Verklaring: 1. snelheidsmeter; 2. ruitenwisserschakelaar; 3. startknop; 4. ampèremeter; 5. choke; 6. contactslot; 7. ventilatie; 8. verwarming; 9. verwarming; 10. verlichtingsschakelaar; 11. versnellingshandel; 12. stelknop lichtbundel koplampen; 13. handrem.

„WEET JE NOG

VAN TOEN...?”

„Weet je nog van toen?” Hoe vaak zou dat in een mensenleven niet gezegd worden. Hoe vaak hebt u dat zelf al niet verzocht, hoe vaak bent u zelf al niet terug gegaan in uw herinnering naar vroeger... vroeger, toen alles beter was, anders was. Of je nu zestien of zestig bent en er reden toe hebt of niet, het is altijd en overal hetzelfde. Vroeger, toen er nog geen huiswerk te doen was, vroeger, toen er nog geen belasting betaald hoefde te worden, vroeger, toen men nog zichzelf kon zijn, vroeger, toen men nog geen pretenties hoefde op te houden, toen men nog geen „stand” had. Vroeger, toen er nog geen anderen waren die het beter deden, die meer verdienden, die meer bereikten, die betere banen hadden, mooiere vrouwen bezaten en in duurdere auto's reden. Vroeger, toen men nog onbedorven was... Ja toen, toen was men nog gelukkig en zonder zorgen, weet je nog wel...? Toen liepen we nog met die lekkere knie-kousen die altijd afzakten, toen gingen we nog naar recepties in ons daagse pakje en kon het ons niet schelen dat iedereen er schande van sprak, want, zo redeneerden wij, als ze ons niet nemen willen zoals we zijn, nou, dan laten ze het maar. Nu trekken we onze avondjurken of smokings aan, want je moet toch meedoen, nietwaar.

Vroeger aten we nog boterhammen met suiker als anderen kaviaar namen, omdat we doodeenvoudig suiker lekkerder vonden. Nu slikken we kaviaar omdat iedereen het doet. Vroeger, ja zo kan men wel doorgaan, maar we kunnen toch niet terug. En we kijken met scheve ogen naar iemand die „echt” gebleven is. We zeggen „wat een artiest” en „dat kán toch niet”. Maar diep in ons hart zijn we ziek van jaloezie omdat hij het wel kan en wij niet. En in een heel eerlijke bui hebben we respect voor zulke mensen.

Wat heeft dat nu allemaal met de Deux Chevaux te maken? Niets, behalve dat die ook nog zo'n onbedorven zieltje heeft. De auto's van nu, de grotere, snellere, voorzien van twee carburateurs, vier koplampen, zes cilinders, acht zitplaatsen, 24 chroomstripes en 36 kleurencombinaties, de auto's met dat air van „ik heb lekker een automatische zus of een hydraulische zo en jij niet”, de auto's die dringen omdat zij zes meter lang zijn, de auto's die drukken, omdat zij duurder zijn dan „dat kleine grut”, dat zijn de auto's die alleen nog maar weten van smokings en kaviaar, van financiële kredietwaardigheid, van „mij gaat het beter dan jou”. En tussen al dat machtsvertoon rijdt doodkalm en ongegeneerd de 2CV. Met één carburateur, twee cilinders, vier zitplaatsen en géén pretenties. De 2CV heeft géén telescopische schokbrekers, maar in geen enkele andere auto zit men zo lekker. De 2CV heeft geen „hardtop”, maar een écht open dak dat de zon binnenlaat en de luchtjes van de dennenbossen. De 2CV heeft géén automatische versnellingsbak en toch kan een kind ermee omgaan. De 2CV heeft géén raampjes die elektro-hydraulisch op en neer gaan, nee, het is veel eenvoudiger: een flinke klap tegen het portier en hup! het raampje valt dicht. De 2CV heeft een hele hoop niet, maar het is een eerlijke, simpele, betrouwbare automobiel, die maar één levensdoel heeft: zijn baas comfortabel en gemakkelijk te vervoeren. In één woord, het is een „auto”. Een auto, waar men later, als men op de hoogste treden van de prestatie-trap staat en noodgedwongen in de aan zijn stand verplichte verchroomde krachtpatser rondrijdt met weemoed en verlangen aan terugdenkt, „Weet je nog van toen...?”

Barbara