

Teknikens Vård testar Citroën 425 1954 års modell från Teknikens Värld nr 2 1955



Le circlingjör Bertil Björkman

Bilens fula ankunge, visar sig som sin namne i sagan besitta många goda egenskaper. Konstruktionen är i flera avseenden nyskapande (bl. a. den mjuka fjädringen och automatkopplingen), men priset ligger litet för högt.



CITROËN 425



Civilingenjör Björkman vid ratten i den spartanskt inredda modell 425. Vagnen har soltak och vindruta som kan öppnas. T. v. hastighetsmätaren.



Bagageutrymmet täcks tyvärr bara av tygtaket varigenom det är lätt tillgängligt för obehöriga. Det är anmärkningsvärt stort för en småbil.

PROVRESULTAT

Acceleration genom växlar:

0—20 km/t 3 sek, 0—40 km/t, 9,5 sek, 0—60 km/t 24 sek. Används automatkopplingen vid start ökas accelerationstiden något, exempelvis för 0—30 km/t med ca 2,5 sek.

Acceleration i sekunder på enstaka växlar:

Växel	10—30 km/t	20—40 km/t	30—50 km/t	40—60 km/t
ETTAN	—	—	—	—
TVAAN	6	—	—	—
TREAN	—	9½	10½	—
FYRAN	—	—	—	22

	Antal motor- varv per drivhjulsväxel	Fart vid 1000 v/min, km/t
ETTAN	25,96	4,3
TVAAN	12,53	8,9
TREAN	7,46	14,9
FYRAN	5,86	19

Fartmätaren visade

20 35 50 65 80 km/t

vid en verklig fart av

18 33 47 61 75 km/t

Vägmätaren visade 3,5 % för kort vägsträcka.

Bromsarna gav en bromskraft av 54 % av vagnvikten vid 10 kg pedaltryck, 64 % vid 15 kg, 84 % vid 20 kg och praktiskt taget 100 % av vagnvikten vid ett pedaltryck av 30 kg.

Strålkastarnas ljusstyrka var tillräcklig för en fart av ca 70 km/t vid medelgoda väg- och siktförhållanden.

TV-BETYG

Särskilt bra:

Automatkopplingen ger vagnen mycket behagliga köregenskaper i stadstrafik; man startar mjukt och tyst på tvåan samt t. o. m. på trean utan att använda kopplingspedalen; motorn varken rycker eller tjuvstannar hur långsamt man än kör. Sällsynt mjuk och stöfri fjädring samt bekväma säten ger komfort i lyxbilsklass.

Styrning och bromsar har god precision och verkar långt över genomsnittet för småvagnar.

Mycket goda utrymmen, särskilt i baksätet samt för bagaget.

Inte så bra:

Tygtakets bakre del tjänar som bagagelucka och har inget lås.

Imspurator saknas och värmesystemet är troligen inte tillräckligt för högvinterförhållanden.

Man måste lägga sig till med en särskild körteknik för att undgå ryck i ratten när motorn drar runt snäva hörn, vilket beror på kardanknutarnas konstruktion.

Lillcittran representerar ett steg i bilens utveckling — den utgör på en gång ett framsteg på småbilsområdet och ett avsteg från det vanliga. Vagnen är uttänkt, konstruerad och byggd för att ge bekväm transport till minsta möjliga kostnad utan hänsyn till vanlig praxis; resultatet är ett mycket särpräglat fordon 425:an är en ny upplaga av den välbekanta modell 2 CV, som fortfarande tillverkas. Förutom en rad detaljförbättringar, gemensamma för båda modellerna, har typ 425 kraftigare motor (425 cm³ slagvolym och 12 hk mot 375 cm³ och 9 hk) samt en automatisk centrifugalkoppling jämte den vanliga skivkopplingen.

Denna vagn är ovanligt rymlig. De utmärkta gummibandssätena ger fyra vuxna personer bekväm plats — detta gäller både armbågsutrymmet, takhöjden och utrymmet för benen. De två främre platserna ger minst lika god plats som i andra småbilar och det är frågan om någon annan småvagn har lika rymligt baksäte.

Bakvagnens bagageutrymme är i och för sig stort, och eftersom det finns god stuvningsplats under sätena slår Lillcittran de flesta småvagnar också på den punkten. Båda sätena kan på ett ögonblick tas ut ur vagnen och användas som lösa sittsoffor! Om man tar ur baksätet får man ett stuvningsutrymme i bakvagnen som ingen mindre s. k. Stationsvagn behöver skämmas för.

Det hoprullbara tygtaket kan öppnas helt eller delvis; dess bakre del täcker bagagerummet och kan likaledes rullas upp, så att skrymmande föremål kan få sticka ut bakåt. Det är en liten svaghet att rulltaket saknar lås som standard. På lyxmodellen finns emellertid låsbar bagagerumslucka av normal typ.

Utrymmena, de lätt löstagbara sätena och takets särskilda möjligheter gör tillsammans vagnen ovanligt mångsidig, den bör vara nära idealet för många småföretagare och för folk med sportstugor, som har varierande transportbehov.

I övrigt är inredningen ytterst enkel och funktionell. Frånvaron av utsmyckning fann vi bara välgörande i en utpräglat nyttovagn som denna; däremot saknade vi takbelysning, som inte är standardutrustning. Det ventilerande värmesystemet ingår i standardutrustningen och fungerar bra. Kapaciteten är fullt tillräcklig för temperaturer omkring fryspunkten; insprutor saknas dock.

Den tvåcylindriga luftkylda toppventilmotorn går både tyst och vibrationsfritt startar ögonblickligen efter kalla utomhusnätter och når fort normal temperatur Den har måttligt varvtal och låg kolvhastighet. Det bästa hos 425:an är kör- och åkegenskaperna — de kommer som en total överraskning för den som bara sett vagnen utifrån. Accelerationen är naturligtvis måttlig — precis så stor att man hänger med i modern storstadstrafik. I så gott som allt övrigt höjer sig 425:an högt över genomsnittet. Vagnen har fyra växlar framåt med tvåan, trean och fyran (överväxel) effektivt synkroniserade. Växelspaken sitter i instrumenttavlan och fungerar ypperligt. Ettan används bara i undantagsfall, t. ex. vid start i motlut. Normalt startar man genom att lägga in tvåan (utan att trampa ur kopplingen) och därefter ge gas. Centrifugalkopplingen drar då mjukt igång vagnen utan att låta motorn rusa. I en långsam bilkö behåller man tvåan och kör alltså enbart med gas och bromspedalerna, ungefär som om bilen hade haft automatväxel. För högre fart lägger man vid behov in trean/vilket sker på vanligt sätt med urtrampning. Fyran tillgrips när man vill köra

fortare än 50 å 60 km/t, vilket innebär att den sällan kommer till användning på stadsgator. Kraftöverföringen arbetar mycket smidigt och behagligt. När man efter en stund blivit van vid den utbreder sig ett behagligt lugn i sinnet — denna bil skänker faktiskt lindring i trafikjaktet! Man kan inte rusa ifrån alla andra, men man följer trafikströmmen mjukt och smidigt utan att ideligen behöva växla. Man känner sig lugn även i rusningstrafik, i behaglig vetskap att man delar sin körkomfort med ägarna till de stora bilarna med automatväxel.

Till denna körkomfort i stadstrafik bidrar den goda sikten från förarsätet Vagnen är inte särskilt lågbyggd, utan man sitter högt och har god överblick. Vindrutestolparna är smala. Höger framskärm syns inte från förarsätet. Bakrutan är inte särskilt stor; backspeglarna är bra placerade. Vindrutetorkarna drivs från växellådan och ökar slaghastigheten med farten. Kör man långsamt arbetar också torkarna i långsammaste laget för störtregn och snöglapp. Mestadels är de fullt tillräckliga.

Fjädringen är utomordentlig, mjuk och absolut stötfri. över gupp och på mycket dålig väg uppstår emellanåt gungning, men den dämpas ut på några ögonblick. Vagnens förmåga att flyta fram över urusel vägbana är förvånande — det är ingen större överdrift att säga att lillcittran har en stor och tung lyxbils fjädringsegenskaper. Detta har inte bara med komforten att göra; karosseriet skonas också.

På isgator visade sig 425:an ovanligt lättkörd och säker, vilket kan tillskrivas en hel rad orsaker. Framhjulsdrivningen gör sitt till, likaså den utmärkta fjädringen som tycks döda alla tendenser till hjulstudning. Motorstyrkan är inte heller tillräcklig för att framkalla drivhjulsspinn. Slutligen är styrinrättningen av kuggstångstyp alldeles utmärkt och ger verkligen precision åt körningen. Ett särskilt kapitel är de hydrauliska bromsarna, som är mycket större än vagnens vikt motiverar enligt normal praxis. De är osvikligt effektiva och ger verklig säkerhetskänsla. Självåtdragningen är obetydlig och man kan noggrant avpassa bromsverkan efter behov — också det en säkerhetsfaktor på hal väg.

En noggrann mätning av bränsleförbrukningen gav 0,55 liter per mil vid förstads- och landsvägskörning över en 10 mil lång sträcka. Vagnen kördes då inte alls enbart på överväxeln och väglaget var inte det bästa. Medelhastigheten var ca 65 km/t. marschfarten på fri väg 70 a 75 km/t.

425:an förefaller inte snabb, men i praktiken är vagnen inte alls långsam. Den går så tyst och mjukt att man inte märker farten; dessutom medger den goda fjädringen en jämn och vägvinnande marschlunk. I medluten kan man låta farten gå upp till 80 a' 90 km/t, men på slät väg förefaller toppfarten att vara 75 km/t. Det är också en marschfart man kan hålla utan att på något sätt överbelasta motorn. Omkörningar kan vara knepiga med denna vagn eftersom motorstyrkan är så liten, vilket gäller för många småbilar.

Ifråga om köregenskaperna finns en anmärkning att göra: kardanknutarna vid de drivande framhjulen är av den typ som ger lätta ryckningar i ratten om man låter motorn dra hårt i en snäv sväng. Detta lär man sig så småningom att undvika och fenomenet är mera en skönhetsfläck än en praktisk nackdel hos vagnen, i Citroën 425 är en särpräglad liten bil med mycket stort nyttovärde. Den är tekniskt sett väl genomarbetad och förefaller hållbar och välbyggd- Så är exempelvis karosseriet

fosfatiserat under lackeringen som skydd mot rost, strålkastarnas höjdställning reglerbar från förarsätet och motoraggregatet ovanligt lättåtkomligt för justeringsarbeten — därtill har vagnen bara fyra (I) smörjnipplar. Man bör inte låta dess ovanliga utseende hindra en provtur — Lillciträn har, precis som norrlandshästarna, en lång rad goda egenskaper som inte syns på ytan.

Vagnbeskrivning:

Typ: Citroën 425.

Tillverkare: S. A. A. Citroën, Paris.

Generalagent: Automobiles Citroën AB, Stockholm.

Pris: 5.350; — fritt Stockholm, ventilerande värmesystem inräknat.

Skatt: 100:— per år.

Mått: Axelavstånd 240 cm, spårvidd 126 cm, längd 378 cm, bredd 148 cm. höjd (obelastad) 160 cm.

Vikt: Tjänstevikt 580 kg (körklar med förare), motsv. effekttalet 20,7 hk per ton. Lastad vikt ca 850 kg (körklar med fyra pers. å 70 kg + 4X15 kg bagage), motsv. effekttalet 14,1 hk per ton.

Byggnadssätt: Svetsad balkram och svetsat fyrsitsigt karosseri av stål. Fyra dörrar, öppningsbart tygtak, tyglucka över bagagerum i bakvagnen.

Motor: Tvåcyl. luftkyld fyrtaktsmotor med motliggande cylindrar och toppventiler. Cyldiam. 66 mm, slaglängd 62 mm, slagvolym 425 cm³. Kompr. förh. 6,25. Max. effekt 12 hk vid 3500 r/m motsv. 28,3 hk per liter slagvolym. Medelkolvhastighet 2,07 m/sek vid 1000 r/m.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, skivkoppling, fyra växlar framåt, alla tystgående och de tre högsta synkroniserade.

Hjulställ: Fram och bak längsgående hjularaiar som påverkar spiralfjädrar via dragstänger. För varje hjul en stötdämpare av friktionstyp och en av svängmassetyp.

Bromsar: Hydrauliska fyrhjulsbromsar, med 387 cm³ friktionsarea, motsv. 6,67 cm² per ton tjänstevikt. Frambromsarna belägna vid differentialhuset. Handspaken påverkar frambromsarna mekaniskt.

Styrinrättning: Kuggstångsväxel; 2 rattvarv mellan fulla framhjulslutslag. Ratten till vänster. Vändcirkelns diam. 10,8 m, mätt vid yttre f rånärings utsida.

Elanläggning: 6 volt, 100 watts generator. 57 amp-tim. batteri.

Ringdimension: 125x400 mm.

[Publicerad med tillstånd av Teknikens Värld som fortfarande Testar bilar](#)