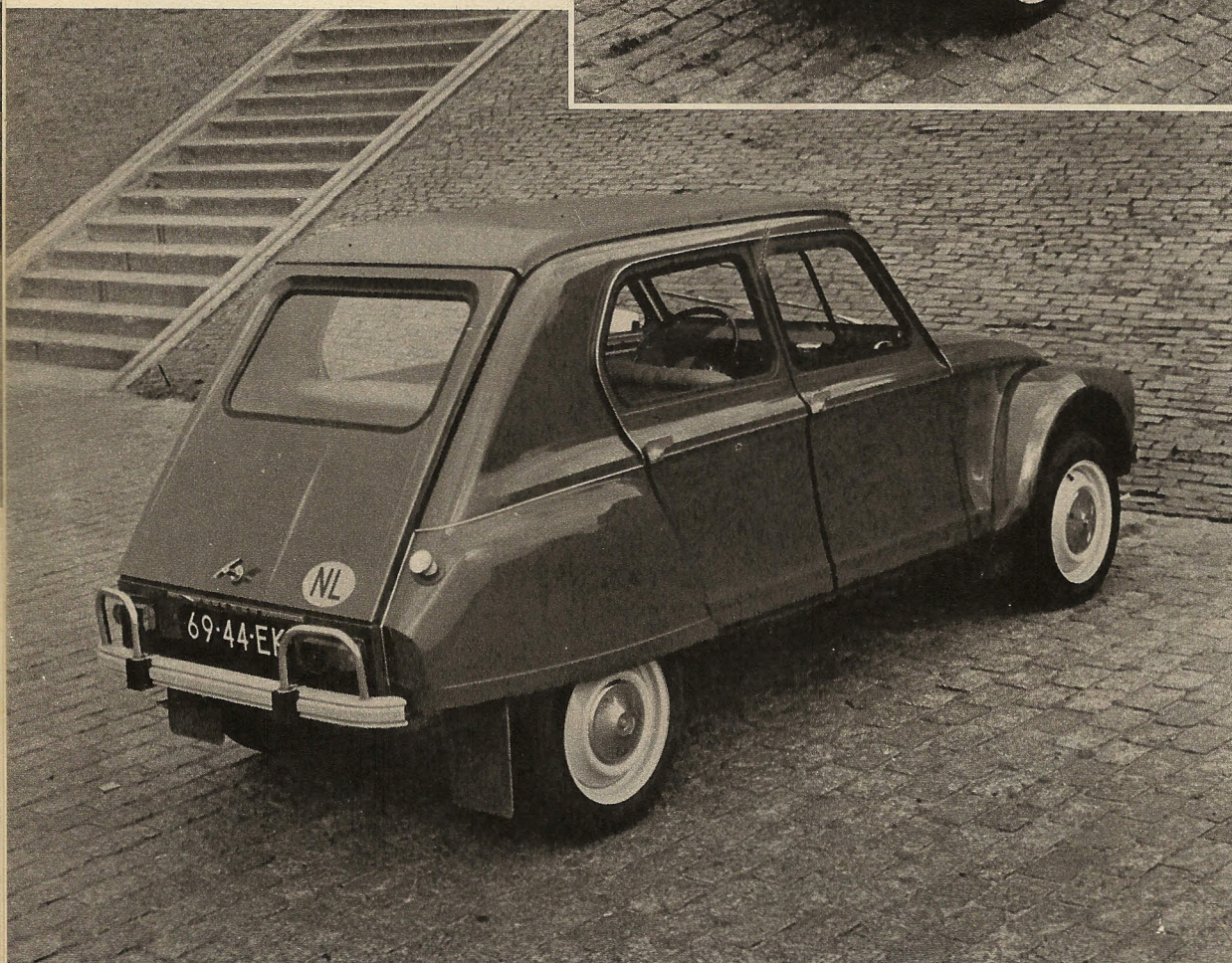
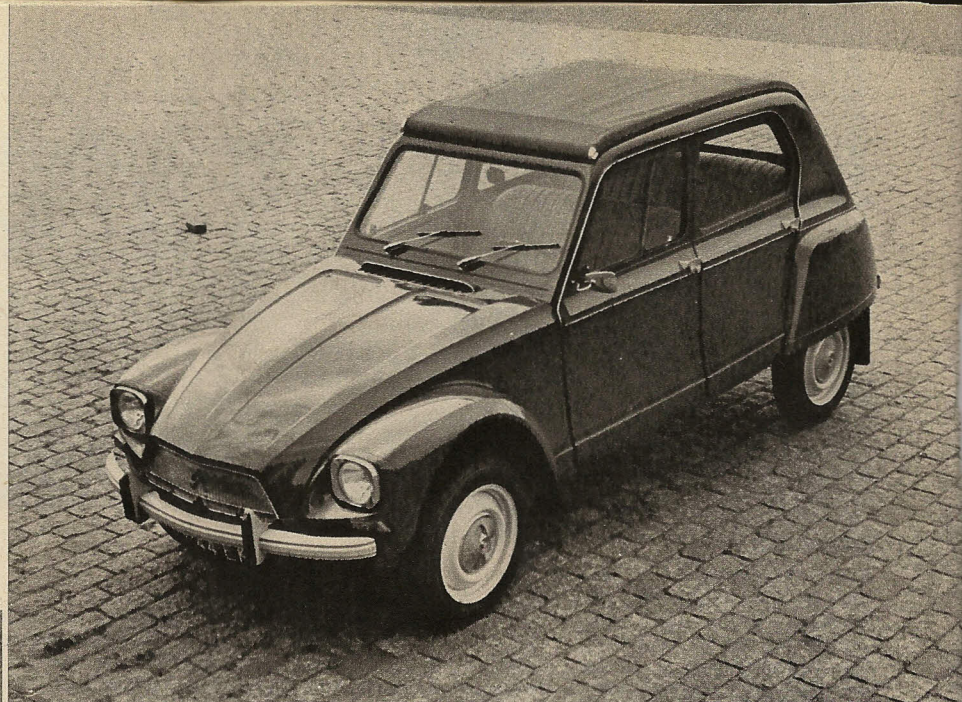
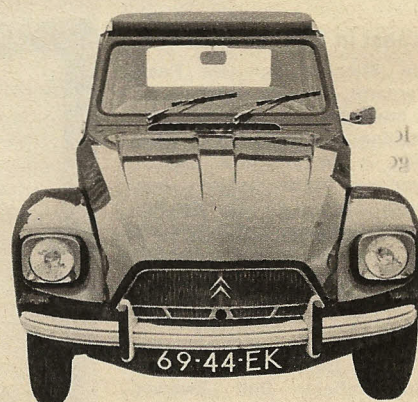




Rijervaringen met de
CITROËN
Dyane Confort



Na bijna twintig jaren heeft Citroën de tijd rijp geacht voor een verjongingskuur van de 2CV, minstens zo goed bekend als het lelijke eendje. De uitkomst van deze kuur is de Dyane, die nu al, nauwelijks enkele weken na de officiële introductie, bij velen de vraag heeft uitgelokt of deze versie nog eigenlijk wel een eend is dan wel een opgedofte bastaard. Of misschien juist: een mooie woerd...

Tot nu toe omvatte het Citroën-programma enkele min of meer „luxe” varianten op het oorspronkelijke eendthema, die echter alle onmiskenbaar de karakteristieke kenmerken van het basisontwerp vertoonden. Voorts bestond

er voor de Benelux-landen nog een aparte variant, de Azam, die men als een eend met een hartvergroting zou kunnen kwalificeren. Bewust schrijven we hier in de verleden tijd, want met de komst van de Dyane is de productie van de Azam gestaakt.

De ware eend, de 2CV dus, blijft voorlopig nog aan de markt en tegen een lagere prijs dan voorheen. De Dyane wordt in drie uitvoeringen geleverd: als „Luxe”, als „Confort” en als „Commerciale” in welke laatste versie hij een kantelbare achterbank en een kunstleren bekleding heeft. Voor deze test hadden wij de beschikking over de „Confort”.

Motor

Luchtgekoelde vlakke tweecilinder, dwars voorin geplaatst. Cilinderinhoud 425 cc, vermogen 21 SAE-pk bij 5450 omw/min (2CV: 18 pk bij 5000 omw/min). Maximaal koppel 3 mkg bij 3500 omw/min (2CV: 2,85 mkg bij 3000 omw/min). Compressieverhouding werd iets verhoogd, maar motor kan desondanks volstaan met gewone benzine, terwijl souplesse zeker niet onder deze verhoging heeft geleden. Ook grotere carburateurdoorlaat (32 tegen 28 mm) heeft steentje tot vermogens-toname bijgedragen.

Specifiek vermogen van 49,4 pk/l en specifiek gewicht van 28,5 kg/pk wijzen op een laag belaste motor en vormen een aanwijzing, dat de verwachtingen t.a.v. de prestaties zeer bescheiden moeten blijven.

Prestaties

Gemeten topsnelheid 97 km/u, nadat wagen nog slechts een kleine 2000 km had gereden. Op een top van 100 km/u mag o.i. bij een goed ingereden exemplaar worden gerekend.

Evenals met de 2CV rijdt men al gauw „plankgas”, zodat aandacht voor de rode streepjes op de snelheidsmeter bij het rijden in de lagere versnellingen wel gewenst is, ofschoon de motor in dit opzicht wel wat kan „hebben”.

De acceleratietijden vanaf stilstand, in het bijzonder die tot 80 km/u, blijven achter bij die welke wij destijds met de 2CV noteerden. De hoofdoorzaak hiervan ligt zonder twiifel in het feit, dat de Dyane rond 11% meer weegt. Het bezwaar van de eend, waarmee het op de buitenweg vaak onmogelijk is lange vrachtwagencombinaties binnen een redelijk tijdsverloop in te halen, geldt dan ook even goed voor de Dyane.

De vierde versnelling is in stadsverkeer nog juist bruikbaar om de auto rollende te houden; voor optrekken moet worden teruggeschakeld, in de stad veelal ook van 3 naar 2.

Benzineverbruik

Bij een topsnelheid van 97 km/u bleek benzineverbruik gelijk te zijn

aan dat van 2CV bij 92 km/u, namelijk 1 op 14,7. Gemiddeld praktijkverbruik zal rond 1 op 17 schommelen, maar is natuurlijk sterk afhankelijk van rijmethode. Opvallend is zuinigheid bij constante rijsnelheid van 80 km/u: 1 op 20.

Transmissie

Vier-versnellingsbak, waarvan eerste versnelling niet gesynchroniseerd. Met enig beleid kan bij zeer lage rijsnelheden wel van 2 naar 1 worden teruggeschakeld zonder kraken. De sprong van 2 naar 3 is nog altijd aan de grote kant.

Gemakkelijke schakeling met bekende dashboard-pook. Voorwielaandrijving met homokinetische koppelingen.

Koppeling komt soepel in aangrijping en vraagt slechts geringe pedaalcracht.

Besturing

Zeer direct en bij lage rijsnelheden tamelijk zwaar. Stuurkarakteristiek is t.o.v. 2CV niet veranderd, maar reacties van de voorwielaandrijving in het stuurwiel in bochten zijn verdwenen dank zij toepassing van homokinetische koppelingen op de aandrijfassen.

Koersvastheid op rechte weg

Dank zij o.a. de wijze van voorwielophanging en de voorwielaandrijving is de koersstabiliteit zeer goed. Zijwindgevoeligheid is vrijwel nihil; oneffenheden hebben geen invloed.

Gedrag in bochten

Het bekende overhellen van de carrosserie in bochten is nog steeds een kenmerkend verschijnsel, hier echter iets onderdrukt door de hydraulische achterschokdempers. De koersstabiliteit in bochten wordt door dit overhellen niet beïnvloed; van uitbreken noch van zijdelings wegdribbelen is iets merkbaar.

Handelbaarheid en bediening

Uitzicht naar achteren beperkt en daardoor enige handicap bij achterwaartse parkeer manoeuvres. Naar voren is uitzicht beter, mede dank zij lagere motorkap en iets grotere voor-

ruit t.o.v. 2CV. Pedalen beter geplaatst en ook gemakkelijker te bedienen.

Voor- en achterbank vlot uitneembaar.

Koplampen thans in spatborden ingebouwd, maar verstelmogelijkheid onder het rijden is gehandhaafd.

Vering

Zo soepel als men maar kan wensen. Dank zij de hydraulische teleschoopschokdempers (achter) geen na-deinverschijnselen. Vrijwel geen mortrillingen waarneembaar in het interieur.

Algeheel comfort

Aanmerkelijk verbeterde geluidsisolatie, waardoor motorgeluid nog alleen bij hoge toerentallen ietwat storend is. Wanneer warme-luchttoevoer wordt geopend, neemt motorgeluid merkbaar toe.

Windgeruis blijft binnen aanvaardbare grenzen. Vouw dak, hoewel constructief beter dan voorheen bij 2CV, klappert in gesloten toestand soms nog enigszins. Bruikbare, minimale armsteunen; hard maar op de juiste hoogte.

Remmen

Rondom trommelremmen. Maximale remvertraging wordt onder alle omstandigheden door contact tussen banden en wegdek bepaald: de remmen kunnen altijd nog meer! Geen scheef trekken. Geen fading.

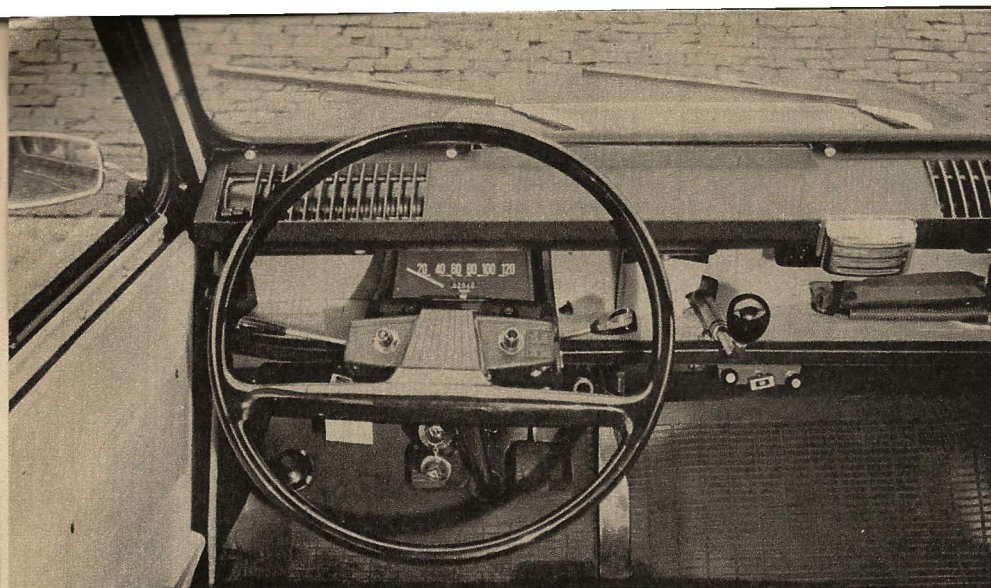
Remvertragingsmetingen konden helaas ook deze keer niet worden verricht wegens defecte meetapparatuur.

Carrosserie

Vierdeurs met achterklep, welke laatste aan dakrand scharniert en hoog kan worden geopend. Portieren zonder ruststand in geopende positie en met weinig houvast biedende handgreepjes (vingertopricheltjes) aan binnenzijde. Met één sleutel opent men de ene van buiten afsluitbare deur en de achterklep en bedient er ook het contactslot mee. De drie andere deuren kunnen van binnen met hefboomjes worden afgesloten.

Aantrekkelijker vormgeving van het front en de wagenflanken; deze flan-





Links en rechts op het dashboard zijn instelbare kleppen voor rechtstreekse buitenluchttoevoer. De instrumenten- en bedieningsknoppen ondergingen een face-lift. Rechts van het stuur ziet men de schakelpook.

ken zijn typisch hol gemodelleerd. Klapraampjes vervangen door schuiframen.

Afwerking laat op diverse plaatsen nogal te wensen over, is summier maar in het algemeen toch wel doeltreffend.

Interieurruimte

Precies aan de maat voor vier volwassenen. Hoofd- en knieruimte voor volwassenen achterin net voldoende.

Bagageruimte

Door verplaatsing van het reserve wiel naar het motorcompartiment is de bagageruimte achter de achterbank nog royaler geworden. Handige haakjes voor bevestiging van losse bagage met snelbinders.

Geen dashboardkastje, wel pakjesplank en kaartenbakjes in portieren.

Zitplaatsen

In het Confort model voor- en achterbank met zachte stoffering; goed geproportioneerd, zeer comfortabel. Men moet wel het midden van de bank mijden, daar zich hier dicht onder de bekleding een harde framebuis bevindt; dus oppassen bij doorschuiven van bestuurders- naar passagiersplaats. Geen verstelbare rugleuning. Voorbank op rails verstelbaar.

Achterbank voor volwassenen nogal hoog, hetgeen niet bevorderlijk is voor gemakkelijk uitzicht.

Veiligheid

Het middengedeelte van het platformchassis (zowaar nog een auto met een chassis!) is zeer sterk, het eigenlijk koetswerk echter zeer gemakkelijk vervormbaar. Bij voor- en achterwaartse botsingen is dit laatste (volgens de huidige opvattingen met betrekking tot de veiligheid) eerder een voor- dan een nadeel. Bij zijwaartse aanrijdingen zal het dunne plaatwerk eveneens weinig weerstand bieden, daardoor kunnen de inzittenden dan

gauw in de verdrukking komen.

In het bijzonder de bestuurder kan bij frontale botsingen gemakkelijk knieletsel oplopen door contact met één of meer van de vele knoppen en met de voorrand van de pakjesplank.

Van de bevestigingspunten voor autogordels zijn die in de vloer goed bruikbaar. De fragiele middenstijl zal geen grote gordelkrachten kunnen opnemen.

Uitstekende rijeigenschappen; trage acceleratie doet echter afbreuk aan de veiligheid. Geen gescheiden remcircuits. Handrem op voorwielen is pluspunt.

Dashboard

Sobere uitvoering acceptabel. Meter voor benzinevoorraad, laadstroomcontrolelampje. Geen oliedruklampje. Geen zichtbare maar hoorbare clignoteurverklapper. Onhandig mini-asbakje, kennelijk later aangebracht.

Met uitzondering van voorruit-ontdooiknop zijn de diverse bedieningsknoppen hetzelfde gebleven, zij het in verfraaide vorm.

Verwarming en ventilatie

Prima ventilatiemogelijkheden. Directe buitenluchttoevoer via regelbare kleppen links en rechts op dashboard. Vóór schuiframen. Open dak.

Verwarming door de opening van luchtkanalen, die de koellucht van de motor geforceerd in het interieur toelaten. Voorruitverwarming verbeterd. Als bij strenge kou de koelluchttoevoer d.m.v. een hoesje belemmerd moet worden, zullen inzittenden een goede winterjas niet kunnen missen.

Verlichting en signalering

Goede stadslichten, normale hoofdverlichting. Geen achteruitrijlampen. Geen groot- of dimlichtsignalering. Eén lampje voor binnenverlichting. Dashboardverlichting niet uitschakelbaar of regelbaar.

Standaarduitrusting

Eén deur van buiten afsluitbaar. Geen handgrepen voor passagiers. Ruitewissers (één snelheid, motor ruvoerig) nauwelijks voldoende. Ruitesproeiers. Geen stuurslot.

Gereedschap: krik, wielmoersleutel, schroevendraaier en steeksleutels; rubber hulpstuk voor bougiedemontage; wielblok.

Conclusie

Juist bij auto's, die sterk van het gemiddelde afwijken — naar welke kant ook —, is het gevaar groot, dat een vertekend beeld ontstaat indien men bij het testen en meten die eenmaal gekozen systematische opzet en werkwijze consequent doorvoert. Dat geldt voor alle „uitzonderingsauto's", of het nu gaat om een kleine Citroën als deze dan wel om een peperdure Maserati of Ferrari. Men is in zo'n geval geneigd ook uitzonderingsmaatstaven aan te leggen, met het risico, dat de objectiviteit in het gedrag raakt.

De Dyane is een uitgesproken utilitaire auto en nog altijd een eend, met al diens charmes en al diens beperkingen. De verjongingskuur heeft, in technisch opzicht, hier en daar wat verbeteringen opgeleverd, alsmede een verandering in het uiterlijk, welke door lang niet iedereen als een winstpunt wordt gezien.

Vergeleken bij de „echte" eend is er aan het gedrag van dit wagentje in wezen niets veranderd en de prestaties liggen, dooreen genomen, op hetzelfde niveau. De topsnelheid is een tikje hoger geworden, de acceleratie is er — hoofdzakelijk als gevolg van het grotere wagengewicht — een tikje op achteruit gegaan, terwijl juist op dit punt grote behoefte aan verbetering bestaat.

Het is voor ons de grote vraag of de totale uitkomst van de verjongingskuur, gesteund door de lage kilometerkosten, in de ogen van adspirantkopers toereikend zal zijn om de relatief hoge aanschaffingsprijs te dekken.

Sterke en zwakte punten:

Soepele vering
veelzijdige gebruiksmogelijkheden
prima wegvastheid
laag benzineverbruik

Zeer lage prestaties
uitvoering en afwerking povertjes
relatief hoge aanschaffingsprijs

Prijzen:

Dyane Luxe	f 4850,—
Dyane Confort	f 5130,—
Dyane Commerciale	f 5180,—

Belangrijkste gegevens

Motor: luchtgekoelde, vlakke tweecilinder, voorin geplaatst. Klepbediening door lichtstangen en tuimelaars. Nokkenas aandrijving d.m.v. tandwielen. Krukaslagering tweevoudig. Cilinderinhoud 425 cc, boring 66 mm, slag 62 mm, compressieverhouding 7,75 : 1. Maximum SAE-vermogen 21 pk bij 5450 omw/min. Maximum SAE koppel 3 mkg bij 3500 omw/min. Specifiek vermogen 49,4 pk/l. Specifiek gewicht 28,5 kg/pk. Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 19,6 km/uur. 1 enkelvoudige carburateur met handbediende choke. Elektrische installatie 12 V, accu 30 Ah, gelijkstroomdynamo, vermogen 200 W.

Transmissie: voorwielaandrijving. Mechanisch bediende koppeling. Vierversnellingsbak, waarvan de eerste versnelling niet is gesynchroniseerd. Dashboard „pook” schakeling. Overbrengingsverh.: 1e versn. 7,9; 2e versn. 3,6; 3e versn. 2,1; 4e versn. 1,6; achteruit 8,5. Reductie eindoverbrenging 3,6.

Onderstel: vierdeurs carrosserie met platformchassis. Onafhankelijke voor- en achterwielophanging met langsarmen. Voor- en achtervering onderling gekoppeld door trekstangen en schroefveren. Achter telescopische schokdempers, voor wrijvingsschokdempers, aangevuld met 4 traagheidsschokdempers. Remsysteem met rondom trommelremmen. Handrem op de voorwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Stuurwielverdraaiing van uiterst links naar uiterst rechts 2½ omw. Draaicirkels: buitenkant carrosserie 11,6 m, buitenkant voorwielen 11,2 m. Bandenmaat 125-380X, met binnenband.

Maten en gewicht: wielbasis 240 cm, spoorbreedte voor 126 cm, achter 126 cm. Totale lengte 391 cm, breedte 150 cm, hoogte 154 cm. Totaal gewicht (rijklaar, volle tank) 598 kg. Max. draagvermogen 815 kg. Inhoud benzinetank 20 l.

Geschiktheid als caravanrekker: totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 m boven de zeespiegel:
10% helling—1245 kg 14% helling—1015 kg 18% helling—840 kg
12% helling—1120 kg 16% helling—915 kg 20% helling—790 kg.
Voor toeristisch gebruik kunnen kampeerwagens tot ca 200 kg afleveringsgewicht worden getrokken, zodat slechte bagage-aanhangwagens en de lichtste woonkampeerwagens in aanmerking komen. De hoogste versnelling zal echter nagenoeg niet kunnen worden gebruikt.

Interieurafmetingen:

Voor:		Achter:	
breedte over de voorbank	110 cm	breedte over de achterbank	115 cm
afstand zitting tot dak	104 cm	afstand zitting tot dak	93 cm
diepte zitting	51 cm	diepte zitting	51 cm
hoogte rugleuning	58 cm	hoogte rugleuning	58 cm
hoogte zitting	32 cm	hoogte zitting	37 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning max.	37 cm	afst. rugl. tot rugl. max.	75 cm
afst. stuurwiel tot rugleuning min.	25 cm	afst. rugl. tot rugl. min.	62 cm
afst. stuurwiel tot zitting gem.	20 cm		
afst. rempedaal tot zitting max.	41 cm	Koffer:	
afst. rempedaal tot zitting min.	29 cm	breedte 97 cm, diepte 56 cm,	
		hoogte 70 cm.	

Enkele financiële consequenties:

servicebeurten elke 5000 km
olie verven elke 5000 km
4 doorsmeerpunten
verzekeringspremie All Risks per jaar f 550,—
motorrijtuigenbelasting per jaar f 112,32
garantietermijn: 6 maanden, ongeacht het aantal kilometers

Ter vergelijking

	Citroën Dyane Confort	Citroën 2 CV	Renault 4 Export*	Fiat 850
Cilinderinhoud cc	425	425	845	843
Vermogen pk/omw/min.	21/5450	18/4200	30/4700	42/5300
Koppel mkg/omw/min.	3,0/3500	2,85/2500	5,9/3200	6,1/3600
Acceleratie 0-80 km/u sec.	37,0	33,2	21,4	15,6
Topsnelheid km/u	97	92	112	124
Brandstofverbruik bij 80 km/u	km/l 20,0	20,0	16,7	17,0
Lengte	cm 391	378	365	357
Breedte	cm 150	148	148	142
Gewicht (leeg)	kg 598	540	644	672
Prijs	f 5.130	4.350	4.995	4.945
Rijproef in A.K.	no/jaar	19/63	49/66	43/64

* model '66
met 3 versn.

De charme is gebleven

Een vrouw kan door een nieuwe jurk aan te trekken een ander mens worden. Voor een Eend blijkt dat niet zo gemakkelijk te zijn. Er zullen ongetwijfeld heel wat fervente 2 CV liefhebbers zijn, die de nieuwe Dyane verschrikkelijk mooi vinden. Anderen daarentegen zeggen teleurgesteld: „voor mij is de aardigheid er af”. Maar ondanks deze uiteenlopende reacties verloochent de jongstgeborene van Citroën haar afstamming niet.

De gedaante is nieuw, maar de aard van het beestje bleef toch onaangetast. Zeker, er is heel wat geperfectioneerd, er is heel wat verfraaid en verbeterd. Behalve enkele technische ingrepen die de rijkwaliteiten op een hoger plan hebben gebracht en afgezien van het gemoderniseerde carrosserietje, waarop het woord „verfraaiing” misschien niet eens unaniem van toepassing wordt geacht, is er ook aan interieur en uitrusting het een en ander gebeurd waardoor het comfort verbeterd werd.

Zeer vernuftig is bijvoorbeeld het in de portierbekleding geperste armsteuntje, dat precies op de juiste plaats zit. Uiterst praktisch zijn ook de nieuwe bevestiging van het roldakje, de van binnen uit verstelbare koplampen, de kleine haakjes in de kofferruimte, die het mogelijk maken losse bagage met een eenvoudige snelbinder vast te zetten en de nieuwe plaats van het reservewiel.

Maar zoals gezegd, het karakter is ongewijzigd. Daarmee is zeer zeker ook de poëtische charme van dit simpele anti-status wagentje behouden gebleven. En dat is een goed ding, want Citroën zou het ongetwijfeld betreuren als haar grote en geestdriftige kring van Eendekopers zich aan dit nieuwe model bekocht voelden.

Anderzijds rijst de vraag of de Dyane wel „nieuw” genoeg is om ook een nieuwe categorie klanten aan te trekken. Is het verschil met het overbekende Lelike Eendje wel groot genoeg om aantrekkelijk te zijn voor diegenen, die tot dusver geen Eend lustten?

Het is nu eenmaal een feit dat de verkoop van de 2 CV de laatste tijd althans in Frankrijk aanzienlijk is teruggelopen. Of dat nu een welvaartsverschijnsel is, dan wel een kwestie van verveling, valt moeilijk na te gaan. Maar er volgt toch uit, dat de automobilist met de bescheiden beurs naar geraffineerder attracties zoekt. De tijd zal moeten leren of de Dyane aan deze vraag kan voldoen.

Barbara



TESTRAPPORT

Autokampioen roadtest nr 31/'67 Merk Citroën Model Dyane Confort



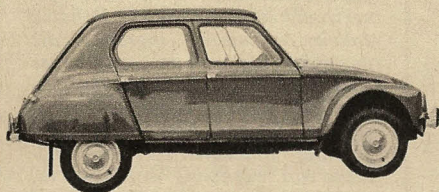
Fabrikant S.A. Citroën, Quai André Citroën, Parijs
Importeur N.V. Automobiles Citroën, Stadionplein, Amsterdam
Aantal dealers in Nederland 130

Identificatie auto:

kenteken 69 - 44 - EK motornummer 180 bouwjaar 1967
kilometerstand begin test 1508 einde test 3131

MEETRESULTATEN

Onderstaande cijfers zijn het resultaat van diverse metingen in tegengestelde richting, die werden verricht met een belasting van 2 personen (150 kg). Alle vermelde snelheden zijn werkelijke snelheden.



Afwijkingen snelheidsmeter:

werkelijke snelheid	meteraanwijzing
40 km/u	41 km/u
50 km/u	51 km/u
60 km/u	62 km/u
80 km/u	83 km/u
100 km/u	--- km/u
120 km/u	--- km/u
140 km/u	--- km/u
160 km/u	--- km/u

Afwijking km teller:

minder dan 1%

Weersomstandigheden tijdens metingen

windrichting vrijwel windstil
de rijbaan
windsnelheid --- km/u
temperatuur 16 °C
barometerstand 1018 mb
relatieve vochtigheidsgraad van de lucht 87 %

Acceleratie vanaf stilstand door de versnellingen:

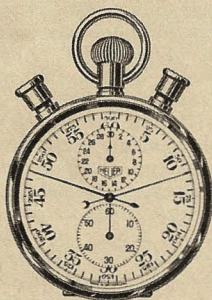
0- 40 km/u	8,4 sec
0- 60 km/u	16,2 sec
0- 80 km/u	37,0 sec
0-100 km/u	--- sec
0-120 km/u	--- sec
0-140 km/u	--- sec

schakelsnelheden: 20 - 55 - 80 km/u

tijd en snelheid over 500 en 1000 m met staande start:	500 m 33,2 sec	78 km/u
	1000 m 54,5 sec	85 km/u

Snelheidsbereik in versnellingen:

	minimum	maximum
eerste versnelling	0 km/u	25 km/u
tweede versnelling	15 km/u	60 km/u
derde versnelling	25 km/u	80 km/u
vierde versnelling	50 km/u	95 km/u



Brandstofverbruik (normale benzine)

60 km/u	3,9 l/100 km	25,6 km/l
80 km/u	5,0 l/100 km	20,0 km/l
100 km/u	--- l/100 km	--- km/l
120 km/u	--- l/100 km	--- km/l
140 km/u	--- l/100 km	--- km/l
160 km/u	--- l/100 km	--- km/l
topsnelheid	6,8 l/100 km	14,7 km/l

Geluidsniveau in wagen

60 km/u	70 dB (A)
80 km/u	78 dB (A)
100 km/u	--- dB (A)
120 km/u	--- dB (A)
140 km/u	--- dB (A)
160 km/u	--- dB (A)
topsnelheid	85 dB (A)

Gem. stadsverbruik	15,6 km/l
Buitenrit, rustig gereden	21,9 km/l
Buitenrit, snel gereden	14,4 km/l
Hoog tempo over autosnelweg	15 km/l

Topsnelheid	97 km/u
Max. kruissnelheid	97 km/u

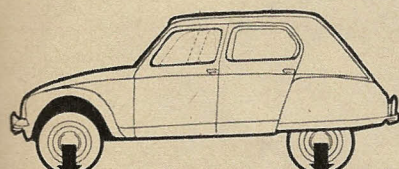


Gewichtsverdeling en inverting

Leeg (rijklaar) 598 kg

2 pers. + 100 kg bagage

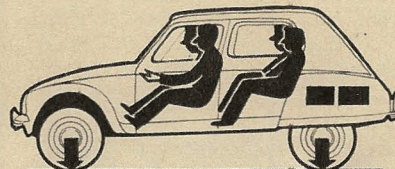
Max. toelaatb. belasting 315 kg



361 kg 237 kg
60,3 % 39,7 %



429 kg 479 kg
50,8 % 49,2 %



456 kg 457 kg
49,8 % 50,2 %

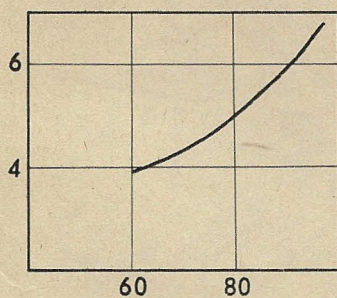
Inverting 10 mm

110 mm

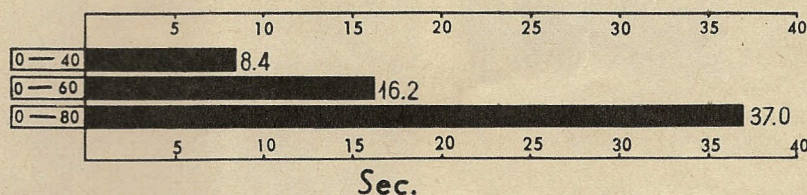
26 mm

126 mm

Verbruik liter/100 km



Snelheid km/uur



Remvertraging met koude en warme remmen

Gemeten met onze zelf-registrerendeapparatuur. Links de resultaten met koude, rechts die met warme remmen.

Niet gemeten, zie tekst

remweg vanaf km/u

koud m

warm m

pedaalkracht

koud kg

warm kg