

# Citroën Traction Avant



Model CV 11 stworzyli w latach 1933/34 pracujący dla André Citroëna dwaj nietypowi projektanci: kierowca wyścigowy – André Lefebvre i rzeźbiarz – Flaminio Bertoni, który – zgodnie ze swoją profesją – zamiast mozolnego kreślenia rysunków technicznych wykonał model samochodu z gliny.

Była to pod wieloma względami konstrukcja nowatorska. Po raz pierwszy w masowej produkcji zastosowano napęd na przednie koła (fr. *traction avant*). Między kołami mieściła się trzybiegowa skrzynia przekładniowa, a za nią silnik. Jego pojemność, zależnie od wersji, wynosiła: 1300, 1500 lub 1900 ccm. Najsilniejsza jednostka zapewniała prędkość podróżną przekraczającą 100 km/h.

Większość producentów samochodów przez wiele dziesięcioleci kopiowała koncepcję Forda, zaprezentowaną w Modelu T. Konstrukcja ta składała się z masywnej,

przypominającej drabinę ramy, solidnej tylnej osi i połączonych z nią sztywnego wału napędowego. Do ramy przytwierdzano wszystkie mechaniczne elementy. Citroën wybrał inną drogę. Zdecydował się na całkowicie samonośne, spawane, czterodrzwiowe nadwozie. W ten sposób obniżył środek ciężkości, zmniejszył prześwit i ograniczył masę o ponad 70 kg. Auto zyskało atrakcyjną, nisko osadzoną sylwetkę i nie potrzebowało już progów do wygodnego wsiadania. Dziś nadwozia samonośne stosowane są we wszystkich prawie samochodach osobowych, ale wówczas budziły sporo obaw. Sceptycznie nastawieni krytycy demonstrowali testy wytrzymałościowe, zjeżdżając z klifu, co ich zdaniem miało dowieść słabości konstrukcji. Innowacyjne było również niezależne zawieszenie wszystkich czterech kół, wyposażonych w bębnowe hamulce hydrauliczne.

Pierwszy egzemplarz CV 11 zaprezentowano w paryskim salonie Citroëna w dniu 18 kwietnia 1934 roku, a dzień później ruszyła produkcja seryjna. I znów ciekawostka. Samochód sprzedawano jako kompletny, w pełni wyposażony i zdolny do natychmiastowej jazdy pojazd, a nie, jak wielu innych – samo podwozie, do którego nabywca musiał oddzielnie zamawiać karoserię u innego producenta. ■

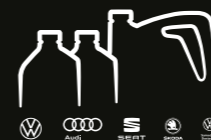
W pierwszych modelach dostęp do umieszczonego z tyłu bagażnika możliwy był tylko od środka, po odchyleniu tylnej kanapy. To niewygodne rozwiązanie wkrótce zastąpiono zewnętrzną klapą.

Wnętrze cechowała przestronność. W podłodze brak było tunelu osłaniającego wał napędowy i nie sterczała z niej dźwignia zmiany biegów. Umieszczono ją na desce rozdzielczej w specjalnym otworze w kształcie litery H. Pomostowy mechanizm zapobiegał samoczynnemu jej opadaniu z górnych położeń dzięki mechanicznemu powiązaniu ze sprzęgłem. Do 1953 roku czarny był jedynym dostępnym kolorem nadwozia.

Dzięki walorom użytkowym: szybkości, zwrotności, łatwemu prowadzeniu i bezpiecznemu pokonywaniu zakrętów – samochód zdobył wielką popularność. Wykorzystywała go francuska policja, służby państwowe, taksówkarze i gangsterzy, później niemieckie Gestapo, a po zakończeniu II wojny światowej – polskie Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego.

André Citroën nie doczekał sukcesu ani tego modelu, ani późniejszej, równie nowatorskiej, konstrukcji DS 19. Zmarł w 1935 roku, pozostawiając po sobie markę, która przez kilka następujących dziesięcioleci cieszyła się opinią prekursora nowoczesnych technologii i inspirowała wielu innych producentów. ■

Oryginalny olej silnikowy



Nowa Generacja Oryginalnych Olejów Silnikowych.  
Dedykowane dla Twojego silnika.



## Zmieniające się normy emisji spalin, a paliwooszczędne oleje

Jednym z najważniejszych trendów jaki obserwujemy jest zmiana konstrukcji silników. W ślad za silnikami swoje produkty zmieniają również producenci olejów, aby zapewnić wspólnie z producentami samochodów jak największą redukcję emisji spalin i spełnić restrykcyjne normy.

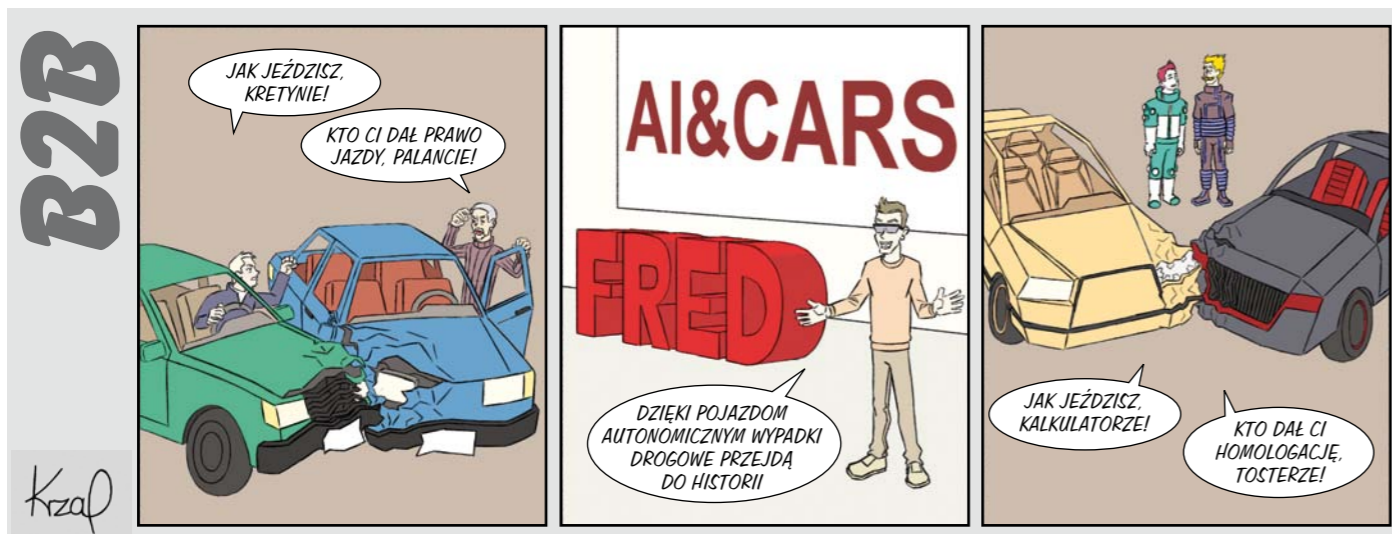
Respektowanie przez producentów dopuszczalnych wartości emisji dwutlenku węgla na jeden zarejestrowany pojazd jest monitorowane. W tej chwili limit emisji dwutlenku węgla wynosi 130 g/km/samochód. Natomiast nowy cel ustalony w Europie na poziomie 95 g/km/samochód zgodnie z wymogami przewidzianymi w przepisach UE ma zostać osiągnięty do 2021 r. W przypadku przekroczenia nowej normy za każdy zarejestrowany samochód będzie pobierana opłata: 5 € kary za pierwszy gram ponad limit, 15 € za drugi, 25 € za trzeci i 95 € za każdy kolejny.

Stąd bierze się rewolucja w motoryzacji – samochody elektryczne. Ostatnio w gamie produktów grupy Volkswagen pojawiły się nowe modele elektryczne (ŠKODA Citigo e iV, Porsche Taycan, Audi e-tron Sportback, VW ID.3.). Jednak samochody z tradycyjnym napędem spalinowym jeszcze przez wiele lat będą najczęściej wybierane w Polsce i w Europie. Aby sprostać normom emisji spalin, najnowsze silniki spalinowe do samochodów grupy Volkswagen i innych producentów powstają pod kątem oleju o klasie 0W, który ma zapewnić niską lepkość i jednocześnie niski współczynnik tarcia. Wg stanu na dziś, ponad 90% 'pierwszych zalań' silników grupy VW w Europie realizowane jest olejami silnikowymi 0W (norma 508.00/509.00 – 0W-20 i norma 504.00/507.00 – 0W-30). Wybierając olej o lepkości 0W jesteśmy pewni, że wybraliśmy najlepszy produkt zaprojektowany specjalnie dla naszego silnika.

Nowy Oryginalny Olej silnikowy grupy Volkswagen osiąga najlepsze rezultaty w testach oszczędności paliwa. W oparciu o wyniki testu oszczędności paliwa VW PV1451 (samochód VW Passat 1,8 l / 4 cylindry) olej o lepkości 0W-30 zmniejsza zużycie paliwa do 3% w porównaniu do oleju referencyjnego 15W-40, co odpowiada oszczędności około 69 kg CO<sub>2</sub> na rok, przy przebiegu około 14 580 km i średnim zużyciu paliwa – 6 l/100 km. Osiąga przy tym też wynik o 15% lepszy niż konkurencyjne oleje spełniające normę VW, w tym oleje 5W-30.

Ponadto oleje 0W (klasa lepkości dla niskich temperatur (ang. W-winter), tj. olej o niskiej lepkości umożliwia szybsze dogrzanie silnika i lepszy przepływ oleju w niskiej temperaturze. Jest to szczególnie istotne przy zimnym rozruchu silnika, zwłaszcza podczas jazdy w warunkach miejskich i w niskich temperaturach. Pamiętajmy, że wybierając odpowiedni środek smarny, możemy mieć gwarancję, że silnik będzie wolniej ulegać zużyciu.

Nowy Oryginalny Olej grupy Volkswagen LongLife III 0W-30, który spełnia tę samą normę Volkswagen co dotychczas najczęściej używany olej 5W-30 LongLife III oraz olej LongLife IV 0W-20, stosowany już podczas fabrycznego napetnienia, jest już dostępny w całej Autoryzowanej Sieci Serwisów Grupy Volkswagen w Polsce.



FOT. WIKIMEDIA