

Zadnjic se je zgodilo nekaj skoraj neverjetnega: povabili so nas k uradni predstavitev domačega avtomobilskega novanca! Smeli smo sestti k volanu in se odpeljati, ga prekusiti! V roki smo dobili mapo z vsemi poglavitnimi podatki o vozilu! Tudi predstavniki tovarne so bili tam, zaradi morebitnih nejasnosti in vprašanj. In vse to se je pripetilo, še preden je bil avtomobil na voljo kupcem.

Občutku, da se na jugoslovanskem avtomobilističnem področju nekaj dogaja, morda celo spreminja, se pri najboljši volji ni bilo močogniti.

Požirek grencice je vseeno ostal: saj je neprjetno voziti avtomobil iz tovarne, ki se ubada s težavami, ki nekako ne najde svojega prostora v republiški zamislih o poenotnosti te industrijske panoge; ki je delavce že drugič v zadnjih nekaj mesecih poslala na prisilni dopust. Toda morda smo pa preveč v skrbeh! Morda pa bosta Cimos iz Kopra in Citroen iz Pariza tudi v prihodnje uspešno raševali težave, ki jih prinaša takšno mednarodno sodelovanje, a ima – obenem – tudi nekaj prijetnih plati.

Navsezadnjne nameravajo pri Cimos prihodnje leto izdelati kakšnih tri tisoč citroenov GS, najnovnejših naslednikov citroenov GS. In ker so bili citroeni GS – v ponujenih različicah – močno priljubljeni pri jugoslovanskih kupcih, ostaja tudi novinec, čeprav v težkih časih, še vedno zanimiv avtomobil.

#### NOVO IME: G(S)A

Oznaka GA je naša, domača različica francoskega originala GSA. A gre v bistvu za isti citroen, ta vozilo, ki mu se z modifikacijo karoserije in njenega notranjnosteni pa z nekaterimi popravili podaljšali prodajno dobo, iz limuzine (bivši GS) pa naredili kombi-limuzino s petimi vratimi na zadku. Ravno zadnja vrata so glavnata dobit tega vozila. Saj je bil velik razlog, da bi citroenu GS ravno ta, da se

Cimos citroën GA

# Domača premiera

**Peta vrata, prenovljena notranjost in lepotni dodatki, to naj bi odslej vabilo kupcev – Ampak na ceno pri tem ne smete misiliti!**



je prtljažni pokrov odpiral z velikim kosom odbijača vred (če ste vekli prikolic, ste jo morali vsakič odpeti), pa tudi poklekništi je moral, kdor je hotel seči do konca sicer pravno škatlastega prostora za prtljago.

Zdaj je teh težav konec: zadek se odpira z veliko šipo in s pločevinastim vogalom vred. Šipa je ogrevana pod nju pa je prostor z začepljeno luknjo, namenjen brisalniku.

Ker je GA na pol kombi, je zadnja klop zložljiva, polito tik za njo pa je moč izvleči. Obenem ima ta polita še en pravnen dodatek: vzemeto plastično roletko, s katero je moč zakriti prtljago pred nepovabljjenimi radovednenci.

Tudi preostali deli notranjosti citroena GA so lično in lepo okrivljeni, sedeži so prevele-

čeni z blagom; na tleh so preproge; vrata so odeta v skraj in blago; oporniki za komolce na njih služijo tudi trdnejšemu opriju sročajev na stropu; in pred sovoznikom je pripravna lučka, ki osvetljuje vstop in izstop ter pomaga pri branju med vožnjo.

Ker poglavitnih mer vozila niso spremenjali, je tudi notranja dolžina (od armature plošče do zadnjega nastonjala) ostala enaka kot pri citroenu GS, to pa pomeni, da je za limuzino tega razreda malce prekratka. Tovarna jo tudi tokrat prikriva z razmeroma kratkimi sedalnimi površinami sedežev in s preskopim pomikom prednjih sedežev, posebej voznikovega! In prav voznik je tisti, ki se mora – nevarjen citroenu GA – marsičemu

privaditi, preden bo varno odpeljal.

Citroen GA prihaja iz Francije in tega za nobeno ceno ne smete pozabiti. Razen tega prihaja iz tovarne, ki je hotela biti že od »spačka« sem nekaj posebnega na tem ljubem svetu. In povrh vsega so si (priči pri citroenu visa, zdaj pa že spet!) izsmisili satelitski stikalni plošči, če se temu sploh še reče plošča. Gre za dva valja, ki štrlikla na krovnikovim rokam, tuk pod obročom volana in na katerih so gumbi in stikala za vse, kar bi hoteli vklopiti.

To je slišati na moč pripravljeno, saj vozniku tako rekoč ni potreben spuščati volana, vse



opravi mimogrede kot spretan pianist. Toda vsi na svetu niso pianisti in razen tega za vozniško dovoljenje sploh ni potrebno znati igrati na klavir. Zato potrebujejo prvi nekaj dni, vsakič ko sedete v ta avtomobil, nekaj dolgih minut tišine in zbranosti, pa nikogar, ki bi ta čas prizgal radio ali omenil kaj razburljivega. Le tako boste našli stikalo za luči pa za utripalke ali trobljo, za ventilator ali za sušenje zadnje šipe, za varnostne utripalke ali za brisalnike in tako dalje. Študijski dopust, lepo prosim! In ko se boste navadili citroena GA, ne kupite več drugega avtomobila. Ne bi ga znali voliti!

Tudi armaturna plošča je svojstven primerek zapravljanja prostora, kajti na njej je prečna risba celega vozila, s kontrolnimi lučkami ob straneh in s puščicami k posameznim delom avtomobila. Teh tako ali tako ni mogoče razložiti, pa so lučke prekrite z osvetljenimi simboli! Torej je jasno, da je zmanjšalo prostora za dostojen merilnik hitrosti in da je namesto tega spet (tako kot pri starih GS in pri CX) mini ekrancék, v katerem se na valju sušejo hitrostne številke. Kdor bo hotel, si bo (v lasni režiji) lahko dokupil in vgradil tudi merilnik vrtljajev – prav takšne oblike. Daleč od rok v tem avtu sta le klijucavnica vžiga (ki je dosti bliže kolenom in je zato klijuc na koncu zgibljiv, da se zmakne udarcu) in vzvod čoka, ki se – izvlečen – hvaležno sveti. In če hočete imeti radio, se najprej učite brati postrani, kajti tudi v tem



citroenu je prostor zarj v luknji med sedežema. Pa je zato ročička ročne zavore v armaturni plošči, približno tam, kjer je pri vseh avtih na svetu – radio!

Kdor hoče več, kot daje tovarna, bo moral poleg radija dokupiti tudi zglavnika na prednjih sedežih in avtomatska pasova na zadnjih klopi. Pač pa sta takšna pasova že vgrajena ob prednjih sedežih, vozniku pa je v veselje tudi veliko vzvratno ogledalo (s stabilnim ohišjem, ki se odmakne le večjemu pritisku) na levih vratih. In ker je bilo vremena dan muhasto, smo brž spoznali, da ročici za nastavljanje gretja in zračenja v prostoru za potnike še vedno ne moreta natanko ustreči željam potnikov.

Odkar se je nekdo spomnil, da so plastični odbijači uporabnejši, morda pa tudi lepši (so pa predvsem enostavnejši in cenejši za izdelavo), se jim Francozi neradi odrekajo. Ima prav zaradi plastike se novi GA navzven razlikuje od svojega prednika, citroena GS. Odbijači so zdaj oblinjejši, obdani še z gumo, žarometa sta spet trapezoidna (kot pri starejših GS), nova je tudi maska pred hladilnikom. Če se spomnim še gumastih letvic na bokih športnejših platišč spoilerja pod nosom in malce večjih zadnjih luči, je to pravzaprav vse, zaradi česar je novi citroen GA videti drugačen. Prikrita novost je pa še na novo oblikovanata streha (zaradi oprijemališča petih vrat), ki omogoča tudi radodarnešo

sedalno višino, predvsem na zadnji klopi.

Pod prednjim pokrovom novosti skorajda ni: 1299 kubični motor, ki zmore 48 kW (65 KM) pri 5500 vrtljajih v minutih in se ponuja tudi s solidno proznostjo, poznamo že od prej. To je štitivalni boxer (zaradi ploščatosti pomaga zniževati težišča in omogoča aerodinamično obliko prednjega dela), ki ga hladi zrak in je zato glaten kot v dyane ali v amiju in ki zaradi velikega vztrajnika malce zamuja ukaze s pedala za plin. Zdaj so vodila plina opremljene z zavirjalno vzmetojo, ki preprečuje, da bi neveči voznički cukajoče speljavali, s hruškom motorja pa učinkuje bližno tako kot da bi voznik ne zna ravnati s plinom. Nova je tudi vtičnica za priključevanje





h kontrolnim napravam za delovanje motorja v servisnih de-  
lavnicah.

Za tako slavno podvozje, kot ga imajo citroeni GS, se tudi ve, da ga ni potrebno spremnjiati. Torej je citroenu GA ostalo hidropnevmatiko vzmetenje, ki je sicer še danes privilegij dosti prestižnejših in dražjih avtomobilov. Nič manj ugodne za vožnjo so znano dobre zavore (kolutne za vsa štiri kolesa in z odlično servovočevalno napravo), manj všeč pa so nam bile vibracije, ki se širile iz prednjega preme, verjetno tudi na račun neuravnoveženih gum.

Torej tudi ni potrebno ugi-  
biti, kako se ta avtomobili obnaša na cesti: tako, kot smo bili vajeni pri vseh citroenih GS. Zaradi hidropnevmatike

se kolesa nočejo odlepiti od tal (za slabše poti pa je moč izbrati še med dvema višjima položajema karoserije, ki ju ravna ročica med prednjima sedežema), to pa omogoča, da je moč tudi ostre ovinke zelo hitro voziti. Tudi citroen GA ostaja v smeri celo pri največjih hitrostih, ki jih zmore, in čeprav njegovih zmogljivosti tokrat nismo utegnili preverjati, ni razloga, da ne bi verjeli tovarniškim obljubam. Saj so bili citroeni GS, ki smo jih vžili v minulih letih, ponavadi celo hitrejši in poskočnejši od tovarniških številk.

Cemos citroen GA ni nov avtomobil, je pa spretno »po-  
pravljen« in pomiljena limuzina spodnjega srednjega ra-  
zreda, ki se zaradi marsikatne  
tehnike lastnosti vzpenja

više od mesta, ki pripada na-  
lestvici, in ponuja dovolj dru-  
žinskega udobja kljub malce  
utesnjeni notranjosti.

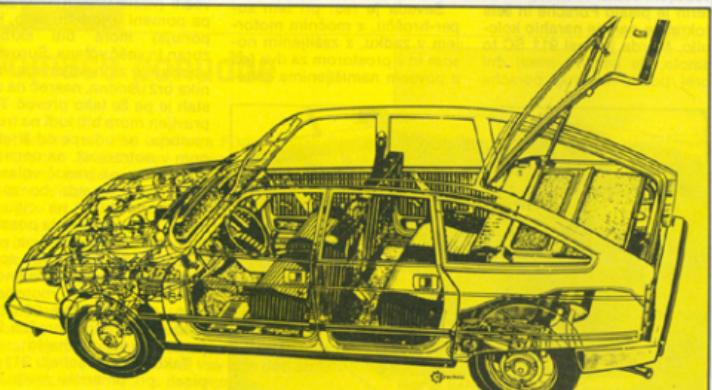
Cmok v grlu se človeku za-  
takne, ko silsi (napovedano)  
maloprodajno ceno. V dneh,  
ko smo ta avtomobil vozili, se  
je šušljalo o okroglih 380 tiso-  
čahklih, potiek spet je bilo silsiti,  
da bo cena klub vsemu  
malce manj milijonarska. Da bo  
spet kdaj tako nizka, da bi  
bila všeč tudi poprečnemu  
Jugoslovancu, lahko le upa-  
mo. Kajti časi, ko smo ob av-  
tomobilih zapisali, »to je rav-  
no prav muzika za ravno prav  
denarja,« so vsaj za nekaj  
dolgih let minili...

Bodo pa vrste kupcev kraj-  
še, se smejajo zlobneži!

MARTIN ČESEŃ  
foto: TOM PLETERSKI

Češenj, Št. 10, Ljubljana

»Autosport«, Št. 10, Ljubljana, 1982, str. 100



## Tehnički podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritakti-  
ni – boxer – nameščen  
vzdolžno pred prednjo pre-  
mo – vrtina in giro  $79,4 \times 65,6$   
mm – gibna prostornina 1299  
kubikov – kompresija 8,7:1 –  
največja moč 48 kW (65 KM)  
pri 5500/min – največji navor  
98 Nm (10 kpm) pri 3500/min  
– ročična gred v 3 ležajih –  
po 1 odmična gred v vsaki  
glavi (zobati jermen) – viseči  
ventili – padotocni registrski  
upirinjalci solex ali weber –  
mazanje pod pritiskom, hla-  
dinik za olje – mehanska črpalka  
za gorivo – zračno hla-  
jenje – akumulator 12 V, 45  
Ah – alternator 490 W

**Prenos moči:** motor spre-  
daj poganja prednji kolesi –  
štiristopenjski synchronizirani  
menjalnik – prestavna ročica  
na leh – jeklenca prešana platiča  
4 1/2 Jx15 – gume 145  
**SR 15** (sava) **Voz in obese:**  
kombi-limuzina za 5 oseb –  
pet vrat – samonosna karos-  
erija – hidropnevmatiko  
vzmetenje s samodejnim  
izravnavanjem nivoja vozila –  
vsaj štiri kolesa na posamič-  
nih obesah, sprejedi trikotna  
prečna vodila, zadaj vzdolž-  
ne nihačke – stabilizator  
sprejedi in zadaj – dvokrovni  
zavorni sistem – kolutne za-  
vore za vsa štiri kolesa, ser-  
vo, omejevalnik moči zadaj –  
ročna zavora na prednji kole-  
si, ročica v armaturni plošči –  
volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina 4,195  
m – širina 1,626 m – višina  
1,350 m – medenosna razdalja  
2,550 m – kolotek sprejedi  
1,378 m, zadaj 1,328 m rajdni  
krog 9,6 m – teža praznega  
vozila 955 kg – dovoljena  
skupna teža 1355 kg – pri-  
ljažnik 766/1400 dm<sup>3</sup> (tovarna-  
na) – dovoljena teža pribolice  
z zavoro 1000 kg, brez zavor 475 kg – posoda za gorivo 43  
litrov

**Zmogljivosti (tovarna):**  
največja hitrost 158 km na  
uro – pospešek od 0 do 100  
km na uro: 14 s – normna  
poraba goriva po ECE:  
6,7/9,0/8,7 litra na 100 km