

Citroen GS 1220 club po 30 000 km

## Prebujenje v motorju

Namesto da bi začel s hvalo, kako bliskovito se nam vrtijo kilometri na števcu supertestnega avta, kar takoj povem, da smo z njim prevozili le poprečno po 5000 kilometrov na mesec, torej od letošnjega januarja manj, kot je debela Zemlja. Pri „Avtu“ nas je dostikrat manj kot avtomobilov, ki jih preskušamo in ker ne znamo vrteči dva volana naenkrat, gre trpežnostni preskus počasneje, kot bi sodili po dolgih poteh, ki jih prevozijo naši vozniki.

Je pa mali žabi že po supertestni usodi namenjeno, da je deklica za vse, torej redakcijski službeni avto, ki skupaj z nami skače po majhnih in velikih opravkih. Odkar smo v letošnji 6. številki „Avt“ pisali, kako je preživela prvih 7000 kilometrov, smo jo podili za udeleženci jugoslovanskih rallyjev, pa v Muenchen in Salzburg, skozi gnečo, ki so jo zaradi formule 1 zganjali v Monte Carlu, med prijatelje citroenov, ki so se srečali v Šibeniku in še marsikam.

Citroen GS ni nikakršna izjema in prestaja vse tiste napore, ki so pred njim doleteli supertestne avte: ne pozna garaže, vozniki v njem se menjavajo, dobi le najnujnejšo in predpisano nego — brez tiste ljubezni, ki so jo družinski ljubljenci na štirih kolesih deležni ob sobotah dopoldne. In ker se nam po pravilu zmeraj mudi, ga ustavljamo le na bencinskih črpalkah — zaradi bencina in olja, če je treba.

Ker so meritve pri 30 000 kilometrih le nekakšna kontrolna postaja, še ne bomo rekli zadnje besede. Vse motnje in okvare, popravila in stroške smo zapisali v testni dnevnik. Do zaključka testnega dnevnika pri 30 000 km avta še nismo predali mehanikom, da bi opravili servisni pregled, ki sodi k tej kilometraži. Torej bomo delo in stroške tega pregleda pripisali k zadnjemu poročilu o preskušnji, po 50 000 prevoženih kilometrih. Odkar so nam že na začetku supertesta zavarili zlomljen vzvod prestavne ročice, se od tam oglaš zopremo zvončkljanje. Mehaniki ga še niso odpravili.

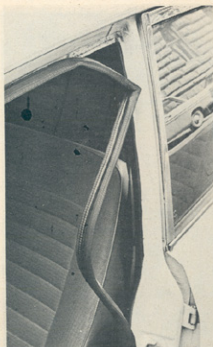
Za pokanje, ki nam žre živce vsakič, ko naglo pritisnemo na plin ali na zavore, in ki izvira v bližini prednjega levega kolesa, pravijo, da ni zaskrbljivoče. Ob prihodnem obisku na servisu bomo vseeno ukazali, da prednjo premo temeljito pregle-



Tesnilni gumi na okvirih prednjih vrat se nenehno snemata. Naticamo ju sami. (slika 1)

Vlečna kljuka z električnim priključkom: zagamčeno dovolj čvrsta za vleko adrie 380. (slika 2)

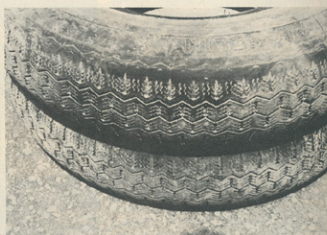
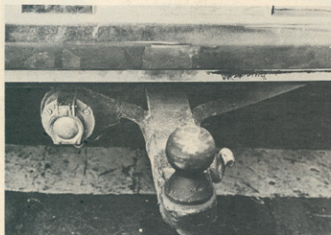
Na robovih močno obrabljene gume smo natanko pri 30 000 km zamenjali z novimi. (slika 3)



## Naše meritve

	7000 prevoženih km	30 000 prevoženih km
največja hitrost (km na uro)	154,0	154,0
pospeški (sek)		
0—40 km na uro	3,4	3,2
0—60 km na uro	6,3	5,9
0—80 km na uro	10,6	9,8
0—100 km na uro	16,6	15,3
0—120 km na uro	26,5	24,8
0—140 km na uro	45,5	42,1
400 m brez zaleta (sek, končna hitrost)	19,0 (107)	17,6 (110)
1000 m brez zaleta (sek, končna hitrost)	37,9 (137)	35,7 (139)
prožnost — kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi (sek, končna hitrost)	39,6 (128)	39,3 (129)
povprečna poraba goriva (l/100 km)	11,6	11,6
poraba olja (l/1000 km)	0,5	0,2

\* meritve smo obakrat opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva



dajo. Še največ škoda je bilo doslej zaradi slabo zatesnenih žarometov. Med pranjem jih je zalivala voda in paraboli sta „oslepele“. Desni žaromet smo zamenjali še v garancijskem roku, napako na levem pa smo opazili prepozno in je šla na naše stroške. Zamenjati smo morali tudi okvir

zadnje desne luči: nespretnož, ki je na parkirišču butnil vanj, ni pustil vizitke. Že lep čas nas jezita tesnilni gumi na robovih prednjih vrat, ki se snemata in ju sami naticamo nazaj. In žarnice so nam na zadnjih kilometrih kar po vrsti pregorevale. Res je, tudi avto ima pravico do zamere.

Zadnjič se lesena ograja ni hotela umakniti, zadnja leva vrata in blatnik na isti strani sta skupila odrgnjeni vdrtini. In natanko pri 30 000 prevoženih kilometrih smo zamenjali vse štiri gume. Izbrabile so se predvsem na račun prvih meritev med stožci, pa tudi kasneje, zaradi hitro voženih ovinkov.



Nataknili smo prav takšne, michelin ZX (brez zračnic). Zaradi naglih voženj in pogostejših ostrih zaviranj smo morali prej, kot poprečni vozniki, zamenjati zavorne obloge.

Toda: avto nas ni niti enkrat pustil na cedilo. Še več, po prvih meritvah (pri 7000 km) je motor postal vse živahnejši (glej primerjalno tabelo prvih in drugih meritev) in za spoznanje prežnejši. Le največji izmerjeni hitrosti sta ostali do pike enaki. Prav tako poraba goriva: tudi v drugem delu preskušnje smo izmerili poprečje 11,6 litra na 100 km. Pač pa je poraba olja v motorju na vsakih 1000 km za 3 decilitre manjša.

Citroenov zunanji videz se ni dosti spremenil. Čiščenje v avtomatskih pralnicah (le tam ga negujemo) vsaj po natančnosti ne prekaša skrbnega ročnega pranja in umazana ostaja povsod, kjer jo krtače ne dosežejo. Toda pločevina se uspešno otapa rje in tudi na trebuhu ni sledov o večjih udarcih. Oraznim sedežnim prevlekam smo že prvi dan očitali preobčutljivost in čeprav nismo packi, ki bi brz zamazali vsak avto, je na sedežih nekaj prav grdih madežev.

Za prevoz testnih prikolic (IMV adria) smo avto opremili z vlečno kljuko. Izdelala in montirala sta jo mojstra Kogovšek iz Ljubljane, ki tudi za vleko adrie 380 jamčita varno in zanesljivo vožnjo. Pa smo citroen GS vpregli v še težjo prikolico (adria 450), toda voznik ni imel težav ne s avtom ne s kljuko. Ker vlečna kljuka ni vsakdanji strošek (cena kljuke in električnega priključka: 1388 din), je nismo zapisali med stroške.

Še zmeraj pravimo: citroen GS 1220 club je ob nakupu razmeroma drag avto. Njegovi vzdrževalni stroški pa med prvo polovico supertesta niso presežili za ta avtomobilski razred običajnih števil. In če se bo izpolnilo še Cimosovo upanje, da bodo te avte lahko prodajali na kredit, bo mala žaba morda prepričala tudi tiste kupce novih avtomobilov, ki so deslej zmigavali nad njo.

## Dnevnik supertesta

<b>Prevozili:</b>	1.300 km (prevoz vozil)
9. 1. 1975	7.300 km (-Avto- 1975/8)
27. 2. 1975	30.300 km -
13. 6. 1975	

**Poprečna poraba goriva**  
(7000–30.000 km): 11,6 l na 100 km

<b>Vzdrževanje po navodilih proizvajalca:</b>	10.200 km: servisi pregled, menjava olja, itd.
	15.500 km: servisi pregled, menjava olja, itd.
	20.100 km: servisi pregled, menjava olja, itd.
	25.300 km: servisi pregled, menjava olja, itd.

<b>Motnje in okvare:</b>	7000–30.000 km: v pregibu prestavne ročice zvončnika
	7500–30.000 km: med zaviranjem in pospejevanjem poka ob prednjem levem kolesu
	9000–10.200 km: ob pranju prodira voda v desni žaromet
	9500–10.200 km: tesnilna guma na okvirju desnih prednjih vrat se snema
	14.000 km: izrabljene prednje zavorne obloge
	14.800–15.500 km: popuška prosti gib pedala sklopke
	15.000–15.500 km: avto vleče v levo
	15.000–15.600 km: nenastavljena žarneta
	15.000 km: izrabljene zadnje zavorne obloge
	17.300–20.100 km: ob pranju prodira voda v levi žaromet
	19.100–20.100 km: pol trobilje ne dela
	19.500 km: zdrobljen okvir zadnje desne luči (na parkirišču)
	20.100 km: izrabljeni metlici brisalnikov
	21.500 km: preporela žarnica v žarometu
	23.700 km: preporela žarnica pred-je utripalka
	25.400 km: preporela žarnica za osvetlitev registrske tablice
	26.900–30.000 km: tesnilna guma na okvirju voznikovih vrat se snema
	27.300–30.000 km: težave pri odpiranju prednjega pokrova
	28.300 km: rablje trčenje – vrtdina na zadnjih levih vratih in blatniku
	30.000 km: izrabljene gume na vseh štirih kolesih

<b>Popravila:</b>	10.200 km: novi desni žaromet (garancija), za- lepljena tesnilna guma ob preostri- desnih vratih
	14.000 km: nove prednje zavorne obloge
	15.600 km: nastavitve sklopke, žarometov in steke prednjih koles, nova tesnilna zavorne obloge
	20.100 km: novi levi žaromet, nov okvir zad- nje desne luči, novi metlici bri- salnikov, popravilo trobilje
	21.600 km: zamenjali (sami) žarnico v žarometu
	23.700 km: zamenjali (sami) žarnico pred- je utripalka
	25.700 km: zamenjali (sami) žarnico za osvet- litev reg. tablice
	30.000 km: nove gume (michelin ZX, brez zrač- nic) na vseh štirih kolesih

<b>Stroški med 1000 in 7000</b> prevoženimi kilometri	236,15 din
<b>Stroški med 7000 in 30.000</b> prevoženimi kilometri	
servis pri 10.000 km:	
olje (motor)	101,80 din
delo (menjava olja, nastavitve vžiga, kontrola svečic, platin, zavor, itd., lepjenje tesnilne gume ob vratih)	155,00 din
servis pri 15.000 km:	
olje (motor)	101,80 din
delo (menjava olja, nastavitve vžiga, i.t.d., nastavitve sklopke, žarometov in steke prednjih koles)	230,00 din
servis pri 20.000 km:	
olje (motor)	101,80 din
olje (menjalnik in diferencial)	36,60 din
svečice	74,40 din
zračni filter	64,00 din
ključni jermen	32,15 din
platinški kontakti	94,50 din
delo (menjava olja, svečic, zračnega filtra, ključnega jermena in platinških kontaktov, popravilo trobilje)	320,00 din
servis pri 25.000 km:	
olje (motor)	101,80 din
delo (menjava olja, nastavitve vžiga, itd.)	155,00 din
<b>Skupaj servis</b>	<b>1.530,75 din</b>
prednje zavorne obloge	320,00 din
zadnje zavorne obloge	172,10 din
okvir zadnje luči	133,25 din
žaromet	915,65 din
metlici brisalnikov	196,50 din
žarnica utripalka	4,24 din
žarnica žaromet	23,75 din
žarnica za osvetlitev reg. tablice	4,24 din
gume za vsa štiri kolesa	2.233,40 din
(montažno delo skupaj)	420,00 din
<b>Stroški (brez goriva, pranja in dolitega olja) med 7000 in 30.000 km</b>	<b>5.952,88 din</b>
<b>Skupno stroški (brez goriva, pranja in do- litega olja) med 1000 in 30.000 km</b>	<b>6.189,03 din</b>