

supertest



TEKST: Martin Česenj  
FOTO: Marjan Zaplatil

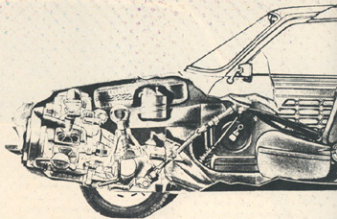
# CITROEN GS 1220 CLUB PO 7000 KM



**MALA ŽABA  
Z VELIKIMI ŽELJAMI**

Francozi imajo citroene in Brigitte Bardot. Našobljena punca še zmeraj rada pokaže, kako jedre prsi ima, vseh rojstnih dni pa ne zmore več prikriti. Kako naj se potem to posreči avtomobilom, če se ne posreči ženski!?

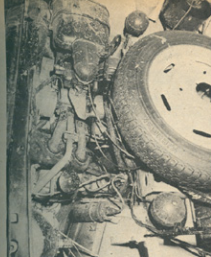
Tako največje kot najmanjše citroene je nagrizel čas in leto 1970 je bilo puder čez gube: malo žabo so pripravili za velik skok. Zdaj, ko se petičneži vozijo že v najnovejših citroenih CX, vemo: skok je uspel. Gosoodična Bardot se bo starala sama.



Ker v arhivu nimamo novejših risb, pa tudi v tovarni nam je niso ponudili, objavljamo risbo prerezanega citroena GS 1220 club, ki ima prestavno ročico še na starem mestu, pa tudi sedeži so zdaj drugačni. Drugih, večjih razlik pa ni.

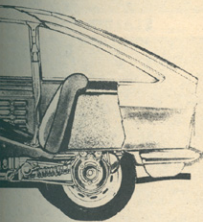
Prtljažnik je velik, skoraj povsem štirioglat in z ravnimi stenami. Pokrov se dvigne z deli odbijača vred, torej je dno hkrati tudi rob prtljažnega prostora. To je dobro, kadar je treba naložiti težak tovor, a slabo, ko morate seči v notranjost.

GS club — to je za zdaj edini GS, ki ga ponuja nova Cimosova proizvodnja. Pa še tega ponudimo precej nespretno: ko smo hoteli zvedeti članov vozila v Ljubljani smo morali vprašati pet pooblaščenih oseb, da smo slišali natančno številko. To je trajalo dve uri, skoraj polovico časa, v katerem smo opravili meritve na letališču . . .



Prednji pokrov razkriva „nered“, kakršnega vidite lahko skoraj pri vseh francoskih avtih.

Pločič štirivaljni bokser je povsem v nosu avta, za njim sta diferencial in menjalnik. Motor je za mehanike težko dostopen, sicer pa nezaheten. Terja le vestno kontrolo in dolivanje olja.



Citroën GS je nastal je letih, ko so se kupci že preobdelali spačkov in dvan, Renault pa je grozil, da bo dotokile predrag amil 8. Zaba iz razreda DS so vozile vse bolj v senci mercedesov in beemwevov. Glavili so jih pa samo lo za francoskih ministrtvov, prefekturah in direktacij, kjer se poživljajo za strošce.

Citroënovi inženirji slovjoo po trmi, da dajo več na tehniško temeljitost kot pa na vsakdanje prodajne zvižake. Zato ni naključje, da je žabo šele po pihih dveh desetletjih izrinli sodobnejši in lepši model CX in da so zarglji klopico ribiz in protitipov, preden je nastal GS.

Citroën GS je bila inteligentna, a tudi draga rešitev. Brata Agnellni, ki sta primaknila Fiatov pisiker z derajarjem, sta utovotala: Citroën potrebuje skrbno naračeno avto srednjega razreda, ki bo ugledejilo od majhnih in dostopnih fiatov, pa cenilni kot uglede nase. Torej je bil GS: je pri ročicah, Citroënov adut pri Fiatovem pokru v troja. Obemem je zametil lukno med velikimi in majhnimi citroëni in si zataknil medaljo leta 1970, ko so ga novinarji izbrali za „avto leta“.

Vpliv italijanskega (bari: Fiatovega) kapitala nad Citroënom je že zdevaj usahnil, toda avto je ostal. S prijietnimi občurti, da je dvignil delež prodanih avtomobilov iz se hiše doma in na tujem.

### Popravljena napaka

Prvi GS, ki je bil precej bolj podooben drabi žog kot poceni spačku in je bil net kot amil, je imel eno samo napako: prešibak motor. Za avto, ki je po merah in teži sdilil v srednji razred, je bilo 1015 kubikov in 55,5 KM pri 6250 vrtljajih v minuti premalo. Podhranjenost je šla ne ročan francoskega davčnega režima in povprečni domači lastniki so morali biti vžihčni nad tistim, kar je avto zmogel. Toda drugje po svetu kupcem ni bilo treba ali pa niso hoteli zamenjati prihranjenih davkov za slabokrvnost. Tudi v reviji „Avto“ – Citroën GS imo preskušal posamično in v dvoboju z zastavo 101 – smo pred tremi leti merali nad slabotnimi pospeiki in omagavojočo prostostjo.

Avto, ki smo ga v prvih letnihidh dneih dobili na 50 000 kilometrov dolg preskus tpehznosti, ima močnejši motor in popojno opremo, ki je nekaterih drugih področjih in sodobnejši. Se zmeraj nosi Citroënovo ime, toda naredili so ga v novem Cimosovem obratu v Novi Gorici.

### Nov avto po starem receptu

Pri zasnovi so konstruktorji uporabili staro hitro formulo iz leta 1934 in obdržali prednji pogon. Čezenj so poveznili svojstveno, aerodinamično karoserijo, za katero so poklicni opravilci takoj razkpletali, da spominja na Pinfarinove prototipe, ki so pri British Leylandu običajni v arhivih. Glavne značilnosti GS: razploščeno, topo zašiljen nos z žarometoma nepravilne oblike, po troje okrog bokih in položen zadek z veliko šipo. Ta avto reže zrak za 16 odstotkov boljše od modela DS, ki je dolgo čepel na vrhu lestvice najbolj aerodinamičnih avtomobilov. Avtu so prizanesti z odevčnim okrasjem, odbijače z gumestimi rozetami pa skrbno zavilahi okrog vogalov. Navpično odsekane zadek je obremenjavo prtljavnika, ki se prilagaja z odbijačem vred. Velike steklene površine in dolga modrons razdelja dajejo avtu videz večjega vozila, kot je v resnici. Pa je le 13 centimetrov daljši od amila 8 in ne presega mer, ki sodijo v ta razred. Nasprotni Čeprav je za 28 centimetrov daljši od zastave 101, je njegova notranja dolžina od armaturene plošče do zadnjega naslonjaka za približno 10 centimetrov krajša kot v krajših avtu: na račun globoke prtljavnika, ki je odrinil zadnjo klop, ter menjalnika in diferenciala, ki se šopilata med motorjem in prostorom za potnike.

Potnikom se pa vseeno ni treba pritoževati: vsa štiri vrta so snako in dovolj široka in zadnji koleši sta tako zadaj, da na zadnjih vrstah ni bilo treba odrezati vogalov. Kar strop spušta še na prostorno polico pod zadnjo šipo, je tudi zadaj dovolj prostora za glave. Goljufivo so le sedeli: ker so kratki, se zdi prostor za kolena večji, kot je v resnici. Tudi prednja sedeža ni moč pomakniti toliko nazaj, da bi bila malce večja voznik in sopotnik povsem zadovoljna. Je pa zato zadaj več prostora.

### Poživilo je zalego

Motor je štirivaljni bokser, torej z valji v ravnini. Odlike takšne konstrukcije so omejeni treslaji

(dvanajstkrat manj jih je kot pri vrstnem štirivaljniku) in nižje težiče. Zaradi zračnega hlajenja je hladnik odveč, pa so motor lahko namestili povsem v nos avta, pred prednjo prečko. Tako zračno hlajenje imajo tudi avtomobili v razredu DS, pri vseh vrtiljajih stika v zmeru brnenje je mehustno vžigane v mrzlih jutrih. Do kraja izvelčen čok je le negotovo jamstvo, da bo motor gladko vžgal, pa tudi potem ne gre brez cukanja, dokler se motor ne ogreje.

Za taktar, ko so anovali prvi GS in mu namenili slabotnejši motor, so Citroëni prvi zahtevali možnost, da bi globo prostornino povečali do 1300 kubikov. Ko so leta 1972 povečali vrtno in gib, vseeno niso segli tako daleč. Motor ima zdaj 1222 kubikov in zmore 60 KM pri 5750 vrtiljajih v minuti. Večji je tudi navor – pri nižjih vrtiljajih. Motor so torej „povečali“ za okrogih 20 odstotkov. Priljubilo se kotu pa sta naračevali tudi malo in navor. Obemem so rahlo podaljšali prestavo v diferencialu, toda pospeiki so vseeno zadovoljivi. Citroën GS pa se zmeraj ni avto, ki bi voznika pritožil od sedež. Izkaže se tudi večji navor: voznik lahko skopari s pretikanjem navzdol, saj motor ne rabi več polne žage (kot nekod), da bi takoe sledil prometu.

Tudi se zelo rad vrta, za njegove sedenja v hitrosti približno 112 km/h (70 urjavni moči) ni potrebno tudi ne škodi. Seveda pod pogojem, da ga voznik pripraja do tiste mere, ki ji dovoljuje tovarna. Na valju, ki služi za merilnik hitrosti, so območja za posamezne prestave kričeče obarvali, navedenje pa z debelo rdečo črto napovedali zgornjo hitrostno mejo. Na pahačastem merilniku vrtiljaj se znače povprečno vrednost, polje pri 6200 vrtljajih v minuti. Označke na obeh merilnikih se ne ujemajo povsem, vendar so še dovolj enotne, da pomagajo vozniku. Neznatno netočnost lahko očitimo tudi merilniku vrtiljajev, saj smo od natančnih izračunih in narisanim diagramu zabeležili manjša odstopanja. Motor bi se voljno vrtil do številke 7000 in še čez. Med mrtavami smo preskušali tudi pri 6500 vrtljajih, torej le malo nad označeno mejo. Za zmereno vožnjo pa je takšno pripranje odveč. Največji hitrost je avto dosegel približno na zgornji meji še dovolj enega območje (po naših izračunih), kazalec na merilniku pa je ta čas že segel čez rdečo polje. Brez škode! Motor bi zmogel tudi dolgotrajneje brenje.

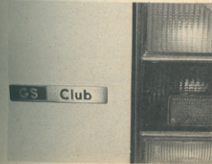
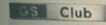
Tudi pri upravljanju, da med preskusi v preskusnem motorju ne utegne nenaravno in nam zdi povprečna poraba goriva (11,6 litra na 100 km) razmeroma visoka. In rezultati meritev na posameznih starih niso nič ugodnejši. Kaže, da je žeja citroënom GS v krvi. Testniki so jo grajali že pri modelih s šibkijim motorjem, zdaj pa smo primerjali, kaj so naračili tisti, ki so prav tako preskušali avto. GS 1222 cubic cm izmrtiil so skoraj povsem enako porabo goriva kot mi.

### (Utesnjeno) udobje

Rekli smo že, da je notranja dolžina prostora za potnike razmeroma kratka. Optično so jo povečali s krajšimi sedelnimi ploščami, dopolnili pa s zmerajni t udobja, kakršne le poredko srečamo. Na avtu, ki sodijo ob bok citroëna GS club. Prav k tej opremi so v zadnjem času pritaknili nekaj izboljšav. Naslonjalni prednji sedežev so zdaj višja in škoda, da so bi tapetniki polovicarski: če bi bila le za nekaj centimetrov višja, bi bili glavi voznika in sopotnika na varnem pred udarci od zadaj. Sedeži so prevlečeni z umetnim blazom prijetne, a zlo občutljive oranžne barve. V naslonjaku zadnje klopi se pogreza srednji opornik za roke.

Vse stene v avtu, tudi strop, so bogato obložene, zvoki motorja pa na račun izloček močno utišani. Voznik dobi povprečni telesni vilihi namenjen delovni prostor, z lednatimi pomikomi sedeža (škoda, da za prenosilcaj) in ogrevo armaturno ploščo, da se avto posebej ob obliki, ki je tudi močnejši citroënovski svojstven. Prostor pod prednjo šipo je ovalno, nesimetrično oblikovan in se „preliha“ od napuha nad instrumenti do kottaste police pred sopotnikom. Obroč volana z eno prečko, prevlečen z umetnim usnjem, se lepo prikaže rokam, manj pritrjeni so pa merilniki in kontrolne luči. Te so razvrščene v dve vrsti, drugo drugo, da se jih je spomniti, na kaj opozarjajo. Merilnik vrtiljajev ni okrogel, ampak pahačast, v merilniku hitrosti pa se ne vrta kazalec, ampak valj s številkami.

Z močno ovetljevalno lučko, ki sveti tudi med dnevno vožnjo in jo leč, ki ne nastavlja, spominja na mini barvni televizor, ponuja pa številke o hitrosti, barvna območja za posamezne prestave in številke o zavernih potih pri posameznih hitrostih. Povzeli smo steklo skrbi za boljšo vidnost, toda merilnik je vseeno nepregleden. Navadni, okrogli merilniki so še zmeraj neprekosljivi.



Hvalimo pa tri ročice za levo in desno stikalo, ki omogočajo vozniku, da vklaplja in izklaplja vse najhitreje naprave v avtu, ne da bi moral spustiti volan.

Manj pripravana sta čok in stikalo vžiga. Skrita sta pod volanom in težko dosegljiva. Tudi kontaktni ključ je prevelik in strga vse žepa – v šal bi mu prisočili kar orožni list.

Prestavna ročica je po novem krajša, saj gre navpično v likstlat „grehen“. Zdej je tudi bolj natančna kot vžig, le pretkanje v prvo in vzvratno (ta je močno od rok) prostoroj zadržava potrdiljivo v položaju. Prikupna je ročica ročne zavore, ki jo je treba povleči iz armaturne plošče. Ročna zavora prijema na prednja kolesa, torej ni namenjena športni vožnji. Je pa pripravne in mehko obložljena.

Čakamo toplejših dni, ker smo prespričani, da je ohlajanje v citrounu GS mnogo bolj učinkovito kot ogrevanje. To je usoda vseh avtomobilov z zračno hlajenim motorjem in celo dodatnem ventilator, ki črpa samo vroč zrak. V hudem mrazu komaj zažele. V avtu smo dobili originalne Citroenove varnostne pasove na prednjih sedežih, ki pa ne sodijo k serijski opremi, ampak k doplačilu. So trikotni, toda po francosko zamotani in mnogo bolje bo stori, kdor bo v svoj GS vgradil avtomatske pasove. Ne bo vsaki športnik preverjal zgodbe o gordijskem vozlu.

Štirje spotniki v citrounu GS ne morejo zanikati udoljaja, pa je bolj na temem. Avto ni tako hrupno, kot tedaj, vremenje in ogreva sta pa iz istega poglavja kot francoske postelje. To je tisti del prednosti male žabe, ki ga je podčevala od večjih Citroenovih vozil.

### Užitki za voznika

Vsa štiri kolesa so na posamičnih obeh; vzdoljna nihalka, kakršne smo spoznali že pri spačku, dyani in amiju, so pri GS dopolnili z hidropnevmatskimi elementi, preskušeni na največjih citrounih. Zgovorna razlaga za tekšno vzmetenje je tale: predstavljajte si, da so ribo v vodi obesili na balon. Torej: v vsaki pnevmatski vzmeti je tekočina in nad njo zrak.

Tekočina grenke vsak udarec koles na zračno blazino, ta pa zlahka je tako oburno cesto. Visokotlačne črpalke, ki jo pogonja motor, stiska tekočino v zbirno posodo, da od tam kroži po elementih voza. To podvozje se takoj trkkrat prikupi: zavzame zelo malo prostora, omogoča tri različne višine vozila od tla (voznik ravnja z ročico med sedežema: najnižji položaj je za običajno vožnjo po dobrih cestah, srednji je za luknjaste ceste, najvišji pa samo za prerivanje po neravnih cestah). Hkratni pa omogoča zelo preprosto menjšanje kolesa: avto je treba dvigniti, podložiti za to namenjeno „divjaliko“ in prestaviti ročico na najnižji položaj, da se kolesa dvigneta. Tudi za GS velja reklatna za velike žabe: med počasnno in previdno vožnjo lahko pogreša eno od zadnjih koles.

Avto se ponosa tudi z avtomatskim izravnavanjem nivoja, kar pomeni, da ne počepa niti pod tovornim niti na ovinkih in med zaviranjem. Njegovo podvozje pa se zares priljubi šele na cesti, med vožnjo. Citroen GS postane pravi vzorec za udoljaje in lego na cesti. Vzmetenje odlično počepa vse neravnine in luknjaste cestičke voznik bolj ali, kot pa občuti. Grbe s tal se oglašajo kot zamolko bobnenje, ki zadoni po avtu. Za kratke udarce, ki jih občutimo pri počasni vožnji čez robce, pa dolžimo gume michelin ZX. Najmehkejši in najudobnejši je avto v najnižjem položaju. Že v srednjem dvignjenem položaju vzmetenje rahlo otrdi, v najvišjem pa je povsem tovo, zato tega položaja tovarna ne priporoča za daljšo in hitrejšo vožnjo.

V zrnih ovinkih je GS skoraj nevtralen avto. Natančen, k vozilu dobro uglasen volan je vozniku v pravo veselje. Ta avto se peje kot po tračnicah. Odlično drži smer in popusti le pred zelo močnimi sunki vetra. To je dobrodolna lastnost, predvsem pri hitri vožnji po avtomobilskih cestah. Tudi če voznik pretava, se GS ne leđa. Če pripelje v ovinek prehitro, šli mož nevzven. Toda pri zaviranju in zavornim Zaleže že, če se noga za trenutek odmakne s pedala za plin in avto se sem postavi v potrebno smer. Ko pedal spohodite, se pa izleže – kot v pravljici. Le za zelo športno vožnjo je motor še zmeraj prešibak, saj dejja v takšnih razmerah premalo moči, da bi bil všeč vozniku.

In nekaj kilometrov vaje hoče, da voznik udajši nogi in plin in stopkoti; motor namreč zamaja ukaze s pedala za plin in vozniku, ki tudi ni vajen, avto zvočno poskakuje. Pa je prijateljevo če drugi dan vožnje zglajeno. Tudi v najostrejših ovinkih se kolesa zlepa ne odlepajo od tal, avto se pa ne narahlo nagne. To je prijeto za sopotnike, ki tako manj občutijo drvenje.

Tudi servo zavorna naprava si pomaga s pritiskom 12

### Kaj pravi on?

Avto ji je bil takoj všeč. Pravi, da je nežen, prikladen za ženske roke. Uživa ob mehkem vzmetenju za armaturno ploščo trdi, da je srčkana. Hotela bi temneljo, morda kovinsko barvo laka in manj občutljive prevleke na sedežih. Všeč so ji prepore na tleh, svažari zavolane varnostne pasove. Če uporabijo priljikanj, mora biti v blazini; odklanjaje v nizko luknjo bi ne bilo za vsakršen pogled. In vesela je velikanskega ključa, ker ga, sredi zmeteljave v torbici, vselej takoj najde. Ročico čoka komaj izpuli, všeč ji je pa ročaj za ročno turo. Važna je, ker se počuti kot v večji žabi, v resnici pa je avto manjši in ga zlahka stlači na parkirni prostor.

hidropnevmatske črpalke. Zavorni pedal je sicer obložen, – ni gumast gumb, kot pri žabah – učinkuje pa podobno. Zaleže nežen dotik noge, pedal se vda za približno centimeter in zavore ubogajo, ne da bi avto pri tem počepnil. Dva zavorna kroga sta med seboj ločena, samodejni regulator zavore moči na zadnjih kolesih pa se prilagaja občutljivo in preprečuje blokiranje koles.

Voznikova vidljivost je dobra; skupni mrtvi kot v celotnem krogu znaša 44,5 stopinj, kar je v povprečju, ki velja za sodobne avtomobile. Ogrevana zadnja šipa pomaga pri premagovanju položnega začka. Navaditi se je treba, da je zadek odsekaj pa postane tudi parkiranje lahkotno. Rajdni krog je, kljub prednjemu pogonu, tudi v gneči uporaben; volan pa otrdi šele med obračanjem pri zelo počasi vožnji. Povalimo še dvostopenjske bralnice z električno brzgaliko vode in veliko, nevarljivo zunanje vzvratno ogledalo in deloge halogenske žaromete.

### Po 7000 km

S superestnim citrounom GS smo prevožili 6000 kilometrov, ker smo ga s tisočakom prevožena poti dobili iz tovarne. Šest tisoč, pa v dveh mesecih, to ni velik Seveda ne, ker smo ga dobili pravi v času, ko imava nakakšno zimsko redakcijsko zatišje. Pa se bo avto lahko izkazal že v prihodnjih tednih, ko bomo z njim drveli od salona do salona, pa se kam. Končno oveno o njegovi trpežnosti bomo, razumljivo, povedali šele na koncu preskušnje.

Za dej vlogo: slab začetek, obder (kupajmo) konec. Sej smo preskus začeli z lažjim trčenjem: saab iz Beograda se ni zmenil za prometne znake in avta sta se podrgnila. Še dobro, da je citroun skupni le nezavno vrtinco. Ravne površine so lepe, pa tudi nežne: trda roka črpalnika, ki je zaloputni pokrov motorja je tudi zapustila vrtinčino. In tesnilno gubo ob dešnih vratih so žv v tovarni malomarno priljipili. Zdej kar naprej odpa, pa jo sproti spet natikamo. Po 4600 kilometrih se je začelo zatikati pri vzvratni prestavi. Mehaniki so odkrili podoben drog prestavne ročice dolg zgloba do menjalnika – zaradi napake v materialu. Ker niso imeli novega, so ga zavarili. Ostalo je pa zopno zvončkanje. Ker smo opravili šele en servični pregled, dragih okvar pa ni bilo, so stroški razmeroma nizki. Seveda pa v tabelo nismo prišli goriva in dolitega oja.

Prevoženje uporabljamo motorno oja delta TLX, z redko referenčno INA pa smo se spozorudeli za sledovanje: vsakih 2500 prevoženih kilometrov jim bomo poslali vzorec oja iz motorja, oni pa ga bodo pregledali v svojih laboratorijih. Seveda bomo pisali tudi o teh raziskavah.



Za zdej rečemo: GS klub je tipičen „francoz“ in še bolj tipičen citroun. Namenjen je kupcem, ki vočejo nevskandjani avto nižjega srednjega razreda. Čejda motor ne sme pravarati: to je dovolj velik in dovolj udoben družinski avto. Na začetku se vozniku zdej, da je prenežen, premalo klen, preveč damski. Pa se izkaže z lastnostmi, ki so potrebne tudi za ostro in naporno vožnjo.

Toda: citroun GS je predrag! Čeprav je s sodobnimi tehničnimi rešenji in bogato opremo precej nad povprečjem svojega razreda, je razreda. Čejda njegovih tekmecev na domačem trgu – zastava 101, result 12 – prevleka. Upanje, ki smo ga zaplajli še pred leti – da bi bil citroun GS iz domače tovarne cenejši – se je skazilo.

## PREHITKUS V KROGU



čas: 8,9 sekunde  
hitrost: 31,8 km na uro

Na letalskih ploščadi smo s stroži označili s premerom 25 metrov. Voznik je sk zvoztvi krog okoli stožcev kar se da h večkrat v obeh smereh. Iz srednje vred najboljših časov smo izračunali hitrost opisane meritve – pravijo ji tudi „steopad“ – je moč sklepati, kako se avto česte v zelo ostrem ovinku.

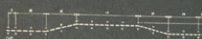
## SLALOM



čas: 11,0 sekunde  
hitrost: 32,7 km na uro

Stožce smo razporedili v ravno črto, da s po deset metrov vsakebi in nap 100 metrov dolg slalom. Vozli smo vakh obeh smereh in iz najboljšega časa izrač poprečno hitrost, s katero avto prevozi metrisko proggo (iz letemim štartom). Iz me je moč sklepati o okretnosti vozila.

## PREHITEVANJE



čas: 3,9 sekunde  
hitrost: 110,7 km na uro

Testnik je moral kar najhitreje prevoztvi s skice (iz letemim štartom). Podrt st razveljavil meritve. Hitrost, s katero prevozi proggo, govori o tem, kako se v drži ceste ter kako ga je moč voditi pri hitrosti in nenadnem spremenjanju smer preskus je zelo podoben izogibanju zavirani oviri na cesti ali reševanju iz neva „skarij“.

