



CITROEN GS

Naposled »srednji« iz Citroenovnega laboratorija

Pri Citroenu so posebnosti. V nasprotju z izkušnjami ostale avtomobilske industrije so se omejili na dve vrsti avtomobilov: na pritlikavce in velikane. Med obema skupinama so namreč avtomobili srednjega razreda in prav ti so zlata jama za proizvajalce. Citroen je torej pretrgal tradicijo in to s tipom GS, ki je avto srednjega razreda.

Prednosti

- odlično udobje
- zelo varne vozne lastnosti
- neposreden, lahkoten volan
- zelo učinkovite zavore
- glede na gibanje prostornino motorja dobre vozne zmogljivosti

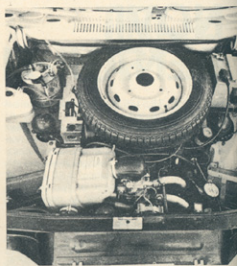
Pomanjkljivosti

- slabo delovanje hladnega motorja
- skromna elastičnost motorja
- površna izdelava
- nezadostno gretje

Karoserija: prostorna in edinstvena

GS je torej posebnost. Karoserija prav nič ne spominja na doslej znane oblike, GS ni podoben nobenemu vrstniku. Sicer pa: ali more biti kaj hujšega kot očitek, da je popolnoma nov avto le kopija? ! Da temu ni tako, se mora GS zahvaliti predvsem svojim oblikovnim nasprotjem: zelo ravnemu, spredaj zaokroženemu pokrovu motorja in ostro odrezanemu zadku, kakršnega imajo včasih tudi dirkalni prototipi. Čeprav nasprotja so, deluje GS izredno harmonično in svojstveno. Kljub skromnim zunanjim meram buri pozornost. Vtis nenavadnosti ne zataji tudi notranjost, saj je volan značilno citroenovski, z enostransko pritrditvijo na volanov drog, sedeži so takšni, da potnike kar njihajo. Kabina je za ta razred dovolj prostorna, še posebej za voznika in sopotnika spredaj. Zajetni potniki, ki jim tiščanja ni mar, se bodo nemara pritoževali nad širino sedežev. Zadaj je pa skoraj tako udobno kot spredaj, le za noge je manj prostora. Za krajša potovanja lahko sprejmemo še tretjega, ampak s pridržkom: bolje slaba vožnja kot dobro pešačenje.

Armatura na deski je svojsko Citroenova, toda brez nerazumljivo nametanih gumbov, kar je bila doslej značilnost te hiše. Citroenovim strokovnjakom gre zahvala za priložno upravljanje brisalcev, naprave za pranje šipe in stikala za luči. Popolnoma nova izvedba je





Citroën GS:
posebež za oči in po vsebini.
Pretral je tradicijo
in postal prvi citroen srednjega razreda.



Armaturna plošča je bolj smotrna,
kot pri drugih avtih iz iste hiše.
Volan je „žabji“,
nova je ročica za ročno zavoro.
Izvožba „club“ ima za nameček pahlačasti
merilnik vrtljajev.



Motor je povsem nov,
zračno hlajeni bokser,
sodobno zasnovan. Preskuševalci mu očitajo
slabo delovanje preden se ogreje,
pa preskromno elastičnost.
Teče pa tiho. Rezervno kolo so pričrtili
kot pri vseh večjih citroenih: nad motorjem.

velik ročaj za ročno zavoro na armaturni deski. Citroenove izvirnosti pa vozniki ne bodo občudovali, ko bodo nastavljali čok ali poskušali ugotoviti, s kolikšno hitrostjo se vozijo.

V dveh stopnjah nastavlji čok je tako zelo skrit pod volanom, da se lahko preskušate svoje detektivske sposobnosti. Za nežne roke ta čok sploh ni, saj ga spravi v položaj za najbogatejšo komajda močna, moška roka. Merilnik hitrosti vrtilj namreč namesto kazalca valji, na katerem so napisane hitrosti. Povečevalno steklo kaže le trenutno hitrost, preglednost je zanič. To velja še posebej za hitrost, ki je med dvema na valju zapisanima vrednostima in nam lupja kaže porezane številke in še premajhne navrh. Brez dvoma je stari, okrogli merilnik hitrosti boljši, če ne kar najboljši. V izvedbi „club“ ima armaturna deska pravo dober merilnik vrtljajev, s skalo, ki je podobna pahlačasti.

GS hoče biti pravi družinski prijatelj. To dokazuje med drugim tudi velik prtližnjak s 360 litri. Estet in natančnež se bo razburil, ko bo pogledal vanj. Nikjer nobene natančnosti, kvalitetne izdelave. Testno vozilo iz poskusne serije kaže vsesplošno površnost; tudi pri normalno utečenih proizvodnji ni pričakovati čudežev.

Motor — željan visokih vrtljajev

GS ima popolnoma nov štirivaljni, zračno hlajeni bokser z dobrim litrom gibne prostornine in sodobno konstrukcijo. Gib bata je le 59 mm (vrtina je 74 mm), tako da tudi pri visokih vrtljajih (preko 6000), bat ne dosega velikih hitrosti, kar že nekaj velja za življenjsko dobo motorja. Krmilni mehanizem motorja ima posebno viseče ventile z dvema odmičnima gredema — za vsako vrsto valjov po ena — poganja pa ju zobati jermen, ki se pri sodobnih motorjih z visokimi vrtljaji vse bolj uveljavlja. Zračno hlajeni motorji so lažji, zato ne pokvarijo voznih lastnosti vozila, če so postavljeni pred prednjo premo. Pri vodno hlajenih motorjih je zaradi večje teže motorja v prednjem delu potrebno siliti vozilo v ovinek in dodajati volan.

Zelo nadležna pomanjkljivost vseh zračno hlajenih motorjev je močan ropot. Kljub zračnemu hlajenju teče Citroenov motor razmeroma tiho, celo pri visokih vrtljajih ga po tej plati lahko pohvalimo. Vzrok tiči v njihovem pogonu ventilov in posrečeni obliki ventilatorja, ki povzroča pri visokih vrtljajih le zmerno brenenje. Med vožnjo je kazalec na merilniku vrtljajev le redkokdaj izpod 4000, zato ni čudno, da so Citroenovi strokovnjaki posvetili tolikšno pozornost dušenju ropota motorja. Pri skoraj 900 kg težkem avtu z litrskim motorjem pač ne preseneča, da je do 7000 vrtljajev razpoložljivo rezervno treba skoraj vedno izkoristiti zato, ker je pri nižjih vrtljajih na voljo premalo sile. Slabo se izkaže motor pri hladnem startu, ker se prevač vztrajno upira dodajanje plina. V mrzlih nočeh je potrebno ogrevanje motorja na mestu, ker je tudi s pomočjo čoka normalna vožnja običajno nemogoča — zato bo GS vedno vesel tople garaže. Ostanje pa omenjena pomanjkljivost v manjši meri še pri tplem

motorju; ko je treba za kratek čas spustiti pedal za plin, motor ni prav nič vesel hitrega posepevanja. Sicer pa, ne oziraje se na omenjene pomanjkljivosti, so zmogljivosti motorja za ta razred zelo dobre: med testom je pospešil od 0 do 100 km/h v 18,5 s in dosegel največjo hitrost 150 km/h. Podobno kot pri žabi, pomaga zadostni hitrosti pri relativno majhni moči motorja aerodinamična oblika karoserije. Citroen je opustil prestavno ročico v armaturni deski in jo postavil — športnim lastnostim motorja primerno — na tunel.

Menjalnik je glasen; imamo pa še težave s sinhronizacijo pri hitrem pretikanju zaradi nenatančnega vođenja prestavne ročice. Tudi grejtu ne bo nihče ploskal. Zračno hlajenje pa! Tudi uravnavanje ni natančno, zelo je muhasto. Zanohtalo se vam bo pri temperaturah pod ničlo, zlasti pri pretežno mestni vožnji. Proti pričakovanju je pa gledno odmrzovanje vetrne šipe, ni pa gledna muzika električnega ventilatorja.

Podvožje — udobno in varno

GS zasluži najboljšo oceno podvožja! Citroenovi strokovnjaki so imeli srečno roko, dosegli so Olimp za vozne lastnosti in udobje. Priporome kajpak tudi hidropneumatsko vzmetenje, ki so ga doslej vgrajevali le v zabe. Nezapljivost je torej odveč, saj dokaj dolga zgodovina hidropneumatike samo potrjuje zrelost tega vzmetenja. GS zavzema s svojim voznim udobjem posebno mesto na tržišču, še posebej z upoštevanjem standarda v svojem razredu glede na ceno in gibno prostornino. Še bolj pride do izraza njegova pomoč pri hitrih vožnjah po slabih cestah. Nekateri tekmeči imajo tudi udobno vzmetenje, vendar z izraziti vertikalnim nihanjem karoserije, medtem ko GS kar „požira“ valovito cestišče. Tako se zgodi, da lahko potujemo z GS po cestah drugega in tretjega razreda hitreje kot z drugimi avtomobili njegovega razreda — tudi iz njegove domovine. Manj udobna pa je vožnja pri manjših hitrostih. Testni avto je imel gume Michelin ZX in je zato zelo različno reagiral na robove ali na posamezne izbokline na cesti, kar je povzročilo tresenje karoserije. Nedeljskim voznikom ne bo všeč močno bobnenje karoserije po tlakanem cestišču pri zmerni vožnji. Te pomanjkljivosti pa avtu ne bomo šteli v zamer! Mehkost vzmetenja namreč ne gre na račun lege vozila na cesti. Prav nasprotno! GS je postavil nova merila v svojem razredu in pokazal, kako je lahko avto udoben in varen hkrati. Dobrim voznim lastnostim mnogo prispeva skrajno natančen in lahкотen volan, ki drži smer tudi pri ostrih vožnjah. Krmilni elementi preprečujejo nagibanje vozila, tudi v hitro voženih krivinah je avto še vedno dobro pod kontrolo. Ljubitelji hitenja po zavutih cestah bodo prišli v GS na svoj račun! Odlične kolturne zavoje na vseh štirih kolesih zavirajo avtu z minimalnim gibom stopalke in skoraj brez zaznavnega počepanja karoserije.

GS bodo izdelovali v dveh izvedbah: „confort“ in „club“. Slednji stane v Nemčiji nekaj manj kot 8000 DM, kar je precej. Kljub delavalciji upjamo, da mu bomo prisodili tako: odličen avto srednjega razreda, ki niti ni ceno zelo drag.