



vozili smo

CITROËN GS

Citroën sodi med redke tovarne, ki nove modele rojevajo le počasno, toda tudi med redke tovarne, v katerih se še rojevajo nove ideje in ne stremijo le za tehnološko popolnostjo. Tako je leta in leta spala na lovorikah, prejetih za model DS in 2 CV in se zadovoljila s tem, da je bolj ali manj spreminjala in izpopolnjevala ta dva modela. Toda za tovarniškimi zidovi so inženirji skrivoma pripravljali nov smodnik.

Predno so prišli do Citroëna GS, so se leta in leta znojili. Prvi prototip so opustili leta 1961, ko so opazili, da predvidena gibna prostornina 850 kubikov več ne ustreza zahtevam kupecev, ki so se začeli usmerjati k spodnjemu srednjemu razredu. Drugi prototip je šel po zlu v letih 1962 in 1963, ker se je iskazalo, da podvozje, ki so mu ga namenili, ne vzdrži naporov. Leta 1964 pripravljen model, ki so ga razvili že do predserije in so že naročili drage stiskalnice za stiskanje karoserij, je propadel tik pred začetkom serijske proizvodnje – bil je skoraj kot dvojček podoben novemu Renault 16.

Za betonskimi zidovi tehničnega centra je 320 inženirjev tehnikov in stilistov začelo „Jovo na novo“, se pričakalo s komercialisti, ki so rabili nov avto čimprej in zato hoteli žrtvovati napredno tehniko.

V prepriro so zmagali pristiati tradicije Citroënovih hiše in v začetku leta 1968 je padla končna odločitev: nov avto naj bo v srednjem razredu, namenjen veliki koserijski proizvodnji, toda naj bo predvsem tudi „citroën“, avtomobil z lastno osebnostjo in poln tehničnih novosti. Določen je bil tudi „dan X“ – Pariški salon 1970.

Vedno drugače kot drugi

Medtem, ko so se tehniki znašli pred naspotji: družinski avtošportnik, uporabnost-uzivanje, udobje-lega na cesti, zmogljivost-varčnost itd., so referenti za varčevanje spravljali vkup ravno vse med ceno, sprejemljivo za velik krog kupcev in tehniko, ki je bila doslej dana le veliko dražjim Citroënom. Obenem je moral Citroën GS zamašiti veliko luknjo med amijem 8 in žabo D special.

Če štirivaljni bokser po eni strani, kljub zelo napredni tehniki spominja na vozila s spodnjega konca tovarniškega programa, prostornost, lega na cesti, udobje, itd. spominjajo na družino zab. Obenem se GS ni izneveril Citroënovi tradiciji tudi kar zadeva ne navadnost opreme in instrumentov. Tu Citroënška miselnost, čes nič ne sme biti tako, kot to delajo nekateri, verjetno niti ne

bo ugajala; kar poglejte armaturno ploščo s trapezastim merilnikom vrtljajev in merilnikom hitrosti, ki je dan in noč osvetljen takoj, ko obrnete ključ, številke na vrtljivem valju pa povečujejo lupa.

Če „gagi“ navsezadnje ne služijo ničemu, je „citroënovstvo“ kar zadeva tehniko, slej ko prej spet dokazalo svoj prav.

Prepočasn motor za hitro podvozje

Ko smo se z „GS“ podili po ovinkih dirkališča v Montlehryju, smo si bili takoj na jasnem, da je avto vzorec za udobje in lego na cesti. Mehki sedeži so dobro oblikovani, dušenje zvokov motorja in podvozja primerno in tudi vetro ob karoseriji skoraj ni slišati. Svoj delež ima pri tem tudi zelo aerodinamična karoserija (faktor zračnega upora je za 13 odstotkov manjši kot pri zabi, ki je doslej veljala za najbolj aerodinamično serijsko limuzino). Hidropnevmatsko vzmetenje odlično požira luknje in preprečuje nagibanje vozila; je porok za dobro lego na cesti. Citroënu GS seveda – tako kot vsem vozilom s pogonom na prednji kolesi – sili iz ovinka nos vozila, toda voznik se lahko pretiranemu dodajanju volana izogne z odvzemanjem plina, kar povzroči drsenje zadka in vozilo usmeri v ovinek. Vse, kar

se dogaja v ovinkih spremlja karkorkoli že le minimalno nagibanje karoserije. Če k temu dodamo samo zavore, ki so v vseh pogledih visoko nadpoprečne, dovolj neposredne pa natančne in lahke volan, neobčutljivost na bočni veter, zvesto držanje smeri na ravnem in uravnavanje višine vozila (kot v zabi), je hvale podvožju več kot dovolj.

Nesrečni Citroën je pri motorju tudi ostal zvest svojim pogledom – za! Vsej tehniki navkljub je motor za avto takega kalibra preslaboten. Sicer smo s Citroënom GS dosegli največjo hitrost približno 148 km na uro, toda tudi s pospeševanjem do meje 6700 vrtljajev v minuti nismo z mesta do 100 km na uro prišli prej, kot v slabih 18 sekundah. Da bi motor iz ovinkov in na vzpetinah (že blagih) kolikor toliko dobro potegnili, ga je treba stalno držati pri visokih vrtljajih, z drugimi besedami, pogosto je treba pretikati. Pomanjkanje vlečne moči je kajpak še bolj očitno, kadar so v avtu štiri osebe in prtljaga (kar 465 litrov je prostornina prtljavnika v zadku).

To so samo prvi vtisi o „zabi za široko množico“, ki smo jo sicer deloma predstavili že v 17. številki. Več prostora ji tokrat nismo namenili zato, ker jo čez kak mesec dobimo na test pod imenom „tomos-citroën GS“.