



VOZILI SMO

magazin

Pred glavnimi vrati frankfurtskega avtomobilskega salonu smo – z živo rumeno in črno obrobljeno „malo žabo“ – poskrbeli za mini svetovno premiero. Potem smo, kolegi kolegom, izjavili za tisk:

CITROEN GSX 1,2

# UDOBJE V ŠPORTNIH DOKOLENKAH

**GSX 1,2 je  
cenejši in po  
videzu  
športnejši od  
GS pallasa –  
Oba sta za letos  
razprodana**



**„To je Cimosov izum, made in YU!“**

In smo ponosno prisluhnili mnenju, češ da je celo privlačnejši od Citroenovih originalov...

Prosim za odpustek, če me motno črte na bokih spomnijo na nogometne dokolenke, ampak mislim, da v tem ni nič slabega. GSX 1,2 je zaradi njih, zaradi črnih odbijačev

in zaradi dvojnih žarometov na videz bolj športen, takšnega pa so pri Cimosu hoteli narediti. Lepo vas prosim, kje pa piše, da mora biti GS – zato, ker je v žalhti s prestižnim CX – do vrata zapeta limuzinica, pa čeprav je res, da pri Citroenu niso bili nikoli pretirano navdušeni nad cestnimi dirkalniki.

Da ne bo pomote: cestni dirkalnik  $\times 1,2$  tudi ni, je pa malce svojeglava in zelo posrečena različica modelov GS. Nastalje

z nekaj preprostimi potezami, ne da bi mu pri tem spremenili oblike ali uporabnost, motor ali notranjost. To je torej še zmeraj citroen GS, skoraj prav takšen, kakršnega smo imeli pred dvema letoma na super-testu, po opremi pa celo revnejši od dražjega GS pallasa. Pa ja kljub temu tako zanimiv, da je za dolgo časa vnaprej razprodan.

Citroen GS je nastal pred sedmimi leti in je bil inteligen-

ten, a na moč drag novorojenec. To je bilo takrat, ko je Agnelli, glavni šef Fiata, odpri usta, da bi požrli Citroen s štiri-kolesnimi žabami vred. Pase je močaku že koj na začetku odlomil zob in sta tovarni še zdaj vsaka pri svojem.

**GOSPODU AGNELLIJU SE KOLCA**

Citroen GS naj bi zamašil luknjo med malimi fiati in draž-



*Na račun hidropnevmskega vzmetenja je citroen GS kos tudi zelo zahtevnim terenom*

gimi lanciami, je pa nadvse uspešno zapolnil vrzel med poceni spački in amiji ter med tedaj zalo uglednimi modeli DS. Še isto leto so ga izbrali za »avtomobil leta« in odtlej je šel dobro v denar doma in na tujem. S Cimosovo pomočjo tudi pri nas.

Čeprav zaradi bokserja v nosu brni kot dyane ali ami, je bil GS po obliki ves čas bliže dramatičnemu: to, da so po njem ukorjili CX, pa mu je naspluh v veliko čast. Prvi, komaj 1015 kubičnih motor so hitro zamenjali z močnejšim, 1222 kubičnim, kakršen še zdaj poganja GS x 1,2 in pallas. Pallas je razkošnejši le po opremi: zaradi pomicne strehe, vgrajene radijske antene in zvočnika, preprič v ogrevane zadnje šipe je tudi za približno 12 tisočakov dražji od x 1,2. Taje bolj spartanski še zaradi motno črnih odbijačev, manjših kolesnih pokrovov in dvojnih halogenskih žarometov, ob katerih pa se okusi pričkajo, ali so lepsi ali ne. Voznik je resnično prikrjašen le zaradi neogrevane zadnje šipe. Ta se pri GS od silne rada orosi in zamagli vidljivost nazaj. Zato pa pohvalim

odlično zunanje vzvratno ogledalo, ki pride v takšnem primeru do polne besede.

Citroeni GS zdaj že nekaj časa nimajo več futuristične in slabo pregledne armature

plošče z merilnikom hitrosti v obliki majčkenega TV ekranja. Pod zaobljen ščitnik so vgradili tri okrogle instrumente (merilnike goriva, hitrosti in vrtlja) in motorja, uro in kontrolne

lučke), ki bi bili lahko povsem prijetni in uporabne francoske posebnosti smo že navajeni in Cimos pri tem ni kriv.

Ostale pa so vse tri pripravne ročice ob volanu, debelo obložen obroč volana z eno samo prečko in nezna prestavna ročica na tleh, ki zoprniči tresljaji na glas opozarja nase.

Citroen GS je skoraj za trideset centimetrov daljši od zastavljene 101, toda njegova notranja dolžina, od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja je za pedenkrat krajša. To opazi najprej voznik, ker ne more dovolj daleč odriniti sedeža, pa tudi sedenje površine so na račun prostora za noge precej kratke. Precej boljši od njih sta naslonjala prednjih sedežev, ki na ovinkih dobro oprimenta teseli, zdaj pa so ju podaljšali še z opornikoma za glavi, ki jima je z preprostim zapenjanjem moč izbrati dve različni višini.

Kdor vozi GS, in pri tem ni x 1,2 nikakršna izjema, se mora privaditi temu, da razmeroma nizko sedi (oziroma, da so boki precej visoki), da ne vidi prednjega dela vozila, da je zadek

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – bokser – vrtina in gib  $77 \times 65,6$  mm – giba prostornina 1222 kubikov – kompresija 8,2:1 – največja moč 60 KM (44 kW) pri 5750/min – največji navor 8,9 kpm (87,3 Nm) pri 3250/min – ročična gred v 3 ležajih – 2 odmični gredi v glavah (zobata jermenja) – zračno hlajenje – akumulator 12 V, 35 Ah – alternator 490 W

**Prenos moći:** motor sprejaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prevstava ročica na tleh – platična 4 1/2 J X 15 – gume 145 SR 15

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, hidropnevmsko vzmetenje – sprejaj dvojne prečne obese, stabilizator – zadaj vzdlžne nitah, stabilizator – samodejno izznavanje nivoja vozila – dvokrožne, štirikrat kolutine zavore z omejevalnikom moči na zadnji kolesi, mehanska ročna zavora na prednji kolesi, ročica v armaturni plošči – volan z zobato letvijo, prestava 19:1

**Mere in teže:** dolžina 4,120 m – širina 1,608 m – višina 1,349 m (ob vzganjanju motorju) – mediana razdalja 2,550 m – kolotek sprejaj 1,378 m, zada 1,328 m – teža praznega vozila 930 kg – dovoljena skupna teža 1345 kg – prtljažnik 465 litrov (tovarna) – dovoljena teža prikolice brez zavore 440 kg, z zavoro 800 kg – posoda za gorivo 43 litrov.

**Zmogljivosti:** (tovarniški podatki): največja hitrost 151 km na uru – pospešek 0 do 100 km na uru: 16,1 s – normativ poraba goriva po DIN: 9,3 litra na 100 km

navpično odsek (torej seže le malo dlje od spodnjega roba zadnje šipe) in da je obroč volana prijetno majhen, a pretira no zravnati.

Ker sta zadnji kolesi daleč zadaj, zadnja vrata niso izreza na, blatnik pa ne ovira vstopanja in izstopanja. Prtičačnik je kot velikanska prazna škatla, toda pokrov se odpira z odbijanjem vred, zaradi česar potrebujete za vozilom veliko prostora, in si pri odpiranju umasete roke, če pa ste avto opremili z vlečno kljuko in nanjo pripeljali prikolico, jo boste morali za ta čas odpeti.

## RIBA NA BALONU

Ko že govorimo o prikolici: Citroen GS ni traktor, a je kljub temu ustvarjen za vleko. Hidropnevmatiko vzmetenje, ki ga je podeloval po žabah, omogoča samodejno izravnavanje nivoja karoserije, ker posmeni, da pod težo ojesa na vlečni kljuki vzmetenje narahlo otrdi, klecne pa ne.

Nasploh je to vzmetenje tisti del udobja pri tem avtomobilu, ki ga uvršča med dosti zrelejše in dražje limuzine. Hidropnevmatiko smo razložili že pri GS klubu. Rekli smo: predstavljajte se ribo v vodi, obešeno pod balon. V vsaki pnevmatski vzmeti je tekočina in nad njo zrak. Oba skupaj sta kos tudi najslabšemu cestišču – to smo že dostikrat preuskili. Obenem pa je hidropnevmatika dobrodošel voznikov partner tudi med hitro vožnjo na gladkem asfaltu. Vsa štiri kolesa so ves čas trdno na tleh in GS drvi kot po tihih.



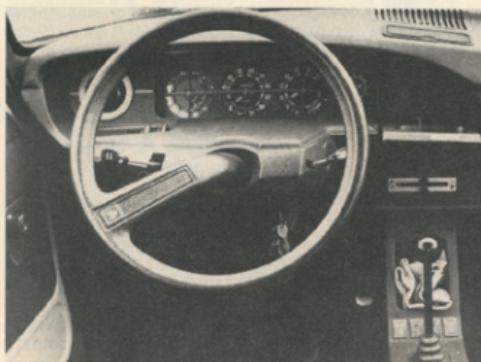
Pri motorju nič novega: 1222 kubikov, 60 KM



Oblika je pri vseh GS enaka. Zadnji odbijač je hkrati še ročaj prtičačnika



Kratka, a visoka prednja sedeža z opornikoma za glavi. Žepki bodo odštej na vratih



Nova armaturna plošča je manj svojeglava od prejšnje, a še zmeraj preveč pisana, da bi bila pregledna

Takšno vzmetenje zavzame malo prostora, omogoča tri različne višine karoserije (voznik ji izbira z ročico med sedežema; čim višji položaj izbere, trše je vzmetenje, tem počasnejša in predvidnejša mora biti vožnja), olajša menjavo kolesa in ponuja celo (zelo previdno) vožnjo samo po treh kolesih.

Ob takšnem podvozju je zlahka moč zatrdiriti: citroen GSX 1.2 je – kot vsi ostali GS – udobna potovna limuzina, seveda če izbirate v razredu z razmeroma skopimi notranjimi merami. To je družinski avto – premajhen, da bi bil prestižen, a z vsemi tistimi lastnostmi, ki zagotavljajo dovolj hitro in dovolj varno vožnjo.

Zaradi pametne porazdelitve teže je tudi na hitro voženih ovinkih dolgo kos vozniku z odločno nogo na plinu. Na skrajni meji sili nos naravnost, toda z naglim odvzemanjem plina ali s kratkim pritiskom na zavorni pedal se GS spet postavi v začeleno smer. Navkljub videzu GSX 1.2 ni dirkalnik, je pa moč z njim zelo hitro voziti.

Ploščati boxer pred prednjo premo znižuje težišče in – spominjam – se GS cluba na superpestu – ob mrazu nerad vžiga. Izkaže pa se z navorom, torej z zadostno prožnostjo in



Vožnja po treh kolesih: tudi to omogoča hidropnevmatika

# CITROEN GSX 1,2



*Citroen GSX 1,2: takšnega niti Francozi nimajo*

z dobro voljo do vrtljajev. Ugodne srednje hitrosti batov omogočajo dolgotrajno drve-

nje na zgornji, še dovoljeni meji, izmerjeni rezultati pa dokazujojo, da je tudi GSX 1,2 (isto

smo ugotovili pri clubu) hitrejši od tovarniških obljud. Tokrat smo citroen GS podili pretež-

no po avtomobilskih cestah in zabeležili poprečno porabo okroglih 12 litrov na 100 km. Pri tem upoštevajte, da je kazalec na merilniku hitrosti le redkokdaj zlezel pod številko 120.

Citroen GSX 1,2 je na voljo v rumeni in bledo rdeči barvi. Poslej ga bodo v tovarni obuli v Savine gume D 727 jet, ki so izpolnile zahtevna Citroeno-vea pričakovanja. V tovarni so pripravili nastavke za dodatne žaromete, žepke na prednjih sedežih pa bodo zamenjali z žepi na notranji strani vrat. GSX 1,2 stane na tovarniškem pragu 92.960 dinarjev. Cena v Ljubljani, z vsemi dajtvami in s prevoznimi stroški vred pa poskoči na 140.372,40 dinarja. Ta avto je dober, toda predrag.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL