

test

Andrej
Sedej

fotografirja:
Marjan
Zaplattel

TOMOS CITROEN GS

Ne raca, ne žaba!



Čuden podnaslov, kajne? Prav tako je nenavaden avtomobil, ki vam ga predstavljamo. Na svet je prišel v prav svojevrstni družini. Vsak član te rodbine je posebej zase. Popularni spaček, ki mu na zahodu pravijo tudi raca, se sploh ne postara. Njegov močnejši sorodnik, z vzdevkom žaba, tudi klubuje času že malo manj kot dve desetletji. Spačku iz nižjega razreda sta se pridružila še dva: dyana in ami, prestižen predstavnik te hiše pa bo verjetno še precej časa SM. Vrzel med velikimi in malimi je zapolnil nov posebej, ki je s svojo originalnostjo in izvirnostjo ohranil tradicijo Citroenove hiše in tako zelo osvoji simpatije novinarjev, ki si služijo kruh z ocenjevanjem avtomobilov, da so GS enoglasno

proglasili za avto leta 1970. O tem avtomobilu je bilo v zadnjih letih veliko napisanega. Zato ni čudno, da so starši precej samozavestni. Priprčani so bili, da bo GS poživil prodajo Citroenovih avtomobilov. Vodilni pri Citroenu so se pohvalili, da se bo ta avto prodajal še najmanj 15 naslednjih let, seveda s podobnimi izboljšavami, kot so se obnesle pri spačku in žabi.

Pri napovedi prodajnega uspeha niso ustrelili mimo. Prodaja je pred predstavitvijo GS na francoskem trgu padla s 30 odstotkov na 17 v odnosu do ostalih tovarn.

V prvem četrtletju 1970 je bil Citroen s svojimi izdelki v Franciji zastopen z 18,8 odstotki. V enakem obdobju leta 1971 pa je njegov delež skočil na 24 odstot-

kov in to prav zaradi GS in pa nenavadno podvojenega povpraševanja po spačkih.

Prav tako kot kupci so tudi v tovarni vedeli, da jim manjka avto srednjega razreda in so si zato že dolgo časa prizadevali, da bi tak avto spravili na svet. Prvi poskusi so že leta 1961 splavali po vodi. Leta 1964 so že izdelane drage stiskalnice vrgli med staro železo in se znova lotili načrtovanja novega modela. Vse kaže, da je rojstvu botroval odstop gospoda Barotta iz predsedstva podjetja in pa prihod dveh predstavnikov Fiatovih vrst, ki sta prišla v Citroenov upravni odbor. Italijanski družabnik jim je svetoval, da je treba vrzel zapolniti, da pa mora biti novinec na enaki višini in nič manj skrbno izdelan

kot veliki citroeni. V Torinu bodo v velikih serijah izdelovali avtomobile srednjega razreda; enostavnejše in po ceni bolj dostopne. Tretji partner Lancia bo izdelovala luksuzne, športno nastrojene avtomobile. Edino tako bo mogoče, da ne bo obveljal slovenski pregovor o družabništvu, oz. „španoviji“.

Z novincem iz Citroenovnega hleva sem se seznanil že predlani na salonu v Parizu in sem potem na dirkališču Montlehry tudi prvič sedel za volan. Takrat smo tudi že izdelali, da ga bodo sestavljali v Tomosu. Objubili so nam, da ga bomo kmalu lahko temeljito preskusili. No, ta „kmalu“ se je močno zavlekel. Tomos iz Kopra ga sestavlja že nekaj manj kot celo leto, toda povpraševanje po

Cena: 10 030 Ffr
+ 46 908 din

Zavarovanje:
obvezno: 707 din
kasko brez franšize:
4675 din

Cestnina:
240 din

Proizvajalec:
S. A. Andre Citroen,
Paris XVe,
Francija

njem je bilo tolikšno, da se jim v Kopru ni zdelo potrebno, da bi ga predstavili našim bralcem. Zdaj pa, ko se je nekoliko zataknilo in so v teku dogovori za novo sodelovanje s tovarno Citroen, smo avto le dobili. Žal pa je spet izgubil naše državljanstvo, kupite ga lahko le iz konsignacije in je tako običutno dražji od montažnega GS. Kot vse kaže, bodo razgovori obrodili sadove. Novo sodelovanje bo dalo novo združenje, ki naj bi se imenovalo CIMOS (Citroen + Tomos). V novi avtomobilski tovarni v Novi Gorici naj bi spet sestavljali te avtomobile. Tako bodo ponovno „ljudostovski“ in bodo kupci zanj občutili manj denarja, zagotavljajo celo, da našega.

POSEBNEŽ ZA VSAKO CENO

Prav čudno bi bilo, če bi bil novi Citroenov avto kakorkoli podoben drugim običajnejšem. Čeprav nekoliko sličen sorodnikom s Citroenovih trakov, ima le veliko povsem svojega, novega. Zaobljene linije se nenadoma končajo z odsekanim zadkom, ki daje videz, da je oblikovalec tu nenadoma izgubil navdih. Aerodinamičnost te karoserije je za celih 16 odstotkov boljša kot pri DS, ki je doslej veljala za najbolj aerodinamičen serijski avto.

Oblikovalci so s tretjim, stranskim oknom uspeli dati videz, da je to velik avto. K temu pripomore tudi velika medosna razdalja. V resnici pa je le 13 cm večji od amije 8.

Karkoli na tem avtomobilu pogledate, je drugačno kot smo navajeni: od luči, ki se zlijejo z masko in pokrovom motorja, ki je tudi nenavadno zaobljen, do zadnjega konca z nenavdimnim pokrovom prtljavnika, na katerega je pritrjen srednji del odbijalca. Velike steklene površine omogočajo razgled na vse strani, sicer ne preveč



Reklama za žabo velja tudi za GS. Če ostanete z dvema predrtima gumama na cesti, se lahko počasi do prve črpalke pripeljete po treh kolesih, avto mora biti v najvišjem položaju, tak pa je brez vzmetenja in zato naj bo ta vožnja previdna in kar se da počasna.



Predrto kolo zamenjate s pomočjo hidropnevmatičnega vzmetenja. Avto dvignete v najvišji položaj, pod zato pripravljeno mesto na spodnjem robu postavite dvigalo, ki je spravljeno pod voznikovim sedežem. Nato ročico za regulacijo nivoja postavite v položaj za najmanjšo razdaljo od cestišča in predrto kolo se bo samo dvignilo. Če ste na neravnem terenu in kolo še ni v zraku, si pomagajte z dvigovanjem podstavljenega dvigala.



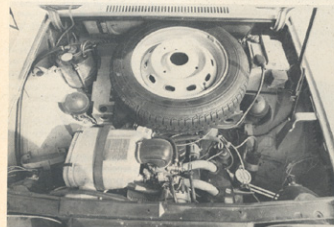
lep, odsekan zadek pa pomaga, da lahko zelo natanko manevrirate pri parkiranju. Ob vseh teh posebnostih ni nič čudnega, da je bil moj vtis po prvem srečanju v Parizu mešanica med osuplostjo, občudovanjem in začudenjem. Še posebej zato, ker je ta avto tehniško precej nad poprečjem srednjega razreda. Prav nič ni podooben avtomobilu za široko ljudske množice. Take razširjenosti tudi zaradi majhne proizvodnje ni pričakovati. Začeli so s 700 avtomobili dnevno.

Tudi cena ni v poprečju „poprečnih“ avtomobilov, čeprav ob vsem, kar nudi, ni previsoka. Seveda to na velja za našo konsignacijsko ceno, ki je za več kot dvakrat višja od cene v drugih evropskih deželah. Takšne tehniške rešitve, kot je hidropnevmatično vzmetenje, povzročijo, da Citroen s temi avtomobili zasluži manj kot konkurenti z enostavnejšimi modeli. Dvomljivo je, če kupce to dejstvo pritegne, najbrž pa je res, da to cenijo. Z GS je Citroen spet potrdil svojo zavzetost za kvaliteto in izvirnost.

SLABOKRVEN MOTOR

Ni pa povsem jasno, zakaj so se odločili za litrski motor, ko je v Franciji fiskalna meja pri 1135 kubikih. Teh 1200 kubikov zračno hlajenemu bokser motorju ne bi bilo odveč. Še zlasti, ker vemo, da vsi tekmeči konkurirajo prav z zmogljivostjo svojih modelov.

Motor je sodobna izvedenka spačkovega motorja z dvema valjema na vsaki strani. Taka zasnovana štirih valjev v ravnini ima 12 x manj vibracij kot štirivaljni vrstni motorji. Tudi težišče bokser motorja je nižje. Zračno hlajenje mu omogoča, da je postavljen pred osjo, ker ne potrebuje hladilnika. Zaradi tega hlajenja pa je seveda tudi glasnejši. Zvok je še posebno v nižjih prestavah povsem podoben zvoku motorja amija 8, ki smo ga doobara spoznali in se ga navadili med superestom. Tako me je enak zvok motorja nekajkrat zavedel, da sem segel po prestavni ročici tja, kjer je bila pri amiju 8. Kljub značilnemu zvoku pa je GS nekoliko tišji zaradi boljše izolacije. Skoraj neslišen pa postane pri hitrosti nad 100 km na uro, kar ni običajno pri drugih avtomobilih. Mrzel motor nerad vžiga in tudi če potegneta čok, ne spelje brez cukanja. Čeprav ima motor 55 konj, mu vseeno zmanjka sape zaradi premajhnega navora pri nizkih vrtljajih. Tako le z vrtljaji nad 4000 lahko nekoliko tempe-



Zračno hlajeni bokser motor poln navlake je tako stlačen v prostoru za motor, da ga mehaniki niso prav nič veselji, pa čeprav morajo zamenjati samo svečke ali nastaviti platine. Precej delov pokriva rezervna guma.

Ročna zavora v armaturni plošči je zelo na priročnem mestu in jo lahko uporabljate, ne da bi imeli pri tem težave z vodenjem avtomobila.



ramentneje vozite. Največja hitrost pa je začudjujoče visoka. To je brez dvoma zasluga zelo aerodinamične oblike karoserije.

Takoj po predstavitvi GS so precejkrat omenili, da je motor prešibak in da naj bi ga zamenjali z močnejšim. Avtomobilistični časniki so se predvidevali, da bo avto pogajal motor z vrtečim se batom, ki so ga preiskovali v prototipu M 35. Zdaj vse kaže, da so se pri Citroënu res odločili, da bodo GS poživilli. Naš urednik, ki se je prav te dni vrnil z obiska v tovarni Citroën je zvedel, da pripravljajo izboljšano verzijo motorja, ki bo imel 1280 kubicov in prav tako 55,5 KM. Verjetno ga bodo predstavili jeseni na salonu v Parizu.

IZVIRNOST NA VSEH KONCIH

Tudi notranjost je polna posebnosti in nenavadnih rešitev. Nekaj jih je tudi nepotrebnih in ne najbolj posrečenih. V oči pade predvsem nenavaden merilnik hitrosti, priročna ročna zavora v armaturni plošči in pa za citroëno

nenavadna prestavna ročica v tunelu, na tleh.

Notranjost je zelo razkožno opremljena: od udobnih sedežev do estetskih oblog na vratih. V avto se vstopa udobno, saj je notranjost zelo prostorna.

GS je v tujini sicer nekoliko dražji kot avtomobil istega razreda, a ker so tekmeči precej slabše opremljeni, je razlika mini-malna.

Najbolj nenavadna za ta razred pa je tehniška popolnost podvozja. Hidropnevmatično vzmetenje, kar pomeni zračno vzmetenje s hidravličnim reguliranjem, je celo popolnejše kot pri velikih citroënih. To vzmetenje zavzame zelo malo prostora in ga imajo ti avtomobili že 15 let. O kakršnih koli otroških boleznih danes ni več sledi. Z GS pa so to visoko šolo avtomobilske tehnike približal širšem krogu voznikov. Tudi pri GS lahko regulirate višino. Za razliko od žabe, ki si lahko privoščiti pet različnih oddaljenosti dna od tal, ima GS tri možnosti. Spodnji položaj je za normalno vožnjo, srednji za vožnjo po luknjasti, neravni cesti, najvišji pa le za počasno vožnjo čez posamezne visoke grebene, kakršen je na primer ostro zalomljen rob na vrhu klanca za garažo v kleti. V tem položaju je GS brez vzmetenja in daljša vožnja ni priporočljiva. Nivo avtomobila se ne spremeni, če ga obremenite. Avtomatično se izravna. Tako se tudi zadnji del ob polno naloženem prtljžniku ne poda. To vzmetenje obremen preprečuje, da avto pri ostrim zaviranju ne počepne. Prav tako mu ne more do živega bočni veter. Gume michelin pa imajo na vesti kratke udarce, ki jih občutimo pri počasni vožnji čez robove.

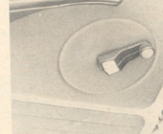
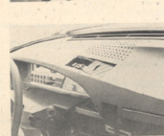
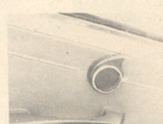
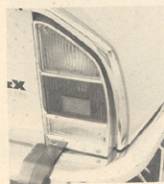
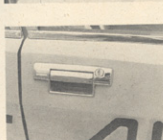
VOŽNJA JE DOŽIVETJE

Natančen, zelo priročno postavljen volan vam da občutek, da imate avto v rokah, kot ubogljivega konja na vajetih. Kolesa poslušno ubogajo volan na vsak migljaj in vodijo GS kot po tračnicah. Tudi v ovinku je povsem neprobiematičen. Že skoraj povsem nevtralen je! Volan morate le pri močnem pretiravanju nekoliko dodajati. Naj se vam zdi položaj še tako kritičen, noga na ne plane s silo na pedal zavore! To ni le teorija, ki valja za prednji pogon. To lahko potrdim, ker sem občutil na lastni koži, se pravi na kolesu in na obesi, ki ju je skrivil rob pločnika. Pri vožnji ovinka za fotoreporterja, sem pri drugem poskusu prehitro zapeljal

ovinek. Vse kaže, da bi zvozil, če se mi noga ne bi samo za hip dotaknila zavornega pedala. Avto se je kljub povsem obrnjenim kolesom zapeljal naravnost proti pločniku. To se verjetno ne bi zgodilo, če GS ne bi imel tako odličnih zavor. Za zaviranje ne potrebujete nikakršne moči. Z rahlim pritiskom na pedal, ki se poda za slab centimeter, odprete ventil, ki spusti baje iz skupnega hidravličnega sistema v dva med seboj ločena kroga. Na zadnjih kolesih je avtomatični regulator zavorne moči, ki prepreči blokiranje, odvisno od obremenjenosti vozila. V ovinkih se zelo malo nagne, za kar skrbita še dodatna stabilizatorja spredaj in zadaj in pa posamične obese, ki skupaj s tem vzmetenjem poskrbijo za več kot odlično lego na cesti.

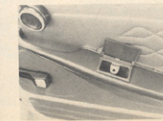
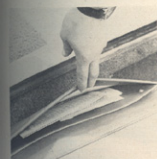
•••

Brez dvoma je to avto, ki je z vsimi lastnostmi in posebnostmi vreden pozornosti. Cena, ki je veljala do nedavnega ni bila niti za dinar previsoka, toliko namreč ta avto nudi. Brez dvoma je že sedaj s tem motorjem daleč nad povprečjem srednjega razreda, ko pa bodo opremili GS s 1280 kubičnim motorjem bo to avto, akrašnega si lahko samo želeli. Se zlasti, če bo Tomos našel skupni jezik s francoskim partnerjem in bodo ta avto montirali v Novi Gorici.

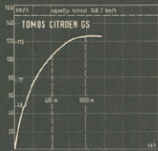
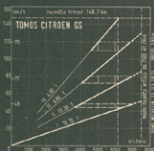


GS je poln malih „gagov“, ki razveseljujejo lastnika in povzročijo, da je avto lastniku ali vozniku zmeraj bolj všeč. Žep ob strani prednjih sedišev (slika 1) in žep ob tunelu, na katerem je prestavna ročica, sta prvi malenkosti, ki se jih razveselimo. Pohvalimo naj efektivno in obenem estetsko vzvratno ogledalo na vratih (slika 3), ki je tudi lepo izdelano. Pogreznjene kljuke (slika 4) ustrezno varovaznim zahtevam, so pa tudi natanko izdelane in se voljno odpirajo in zaklepajo. Notranje obloga vrat so oblikovane skrbno in s precejšnjo mero okusa. Kljuka je taka, kot pri amiju 8 (slika 5), na pravem mestu sta tudi nastojalo za roke in ročica za odpiranje oken, ki je obkrožena z vrtisnjim krogom.

Na zadnjih vratih so varovalke, ki preprečijo, da otroci nepričakovano med vožnjo in odpro vrat (slika 6, puščica). Na nasonjalu zadnjih vrat je pepelnik, ki pa je premahen (slika 7). Prednja žarometna (slika 8) in zadnje zavorne in pozicijske luči so nanavada oblike, svojemu namenu pa odlično služijo. Žaromet so zlije z utripalko, masko in pokrovom v celoto. Zraven dolge luči bi bila lahko tudi zasenčena halogenska Zodijske luči so prevelike, kar pa ni prav nič narobe. Nad levo pozicijsko lučjo je pokrov za posodo z gorilom, lepo svetleč, ampak brez ključavnice. Ne navadno, ne pa tudi najbolj posrečeno odpremo pepelnik na polici nad armaturno ploščo (slika 10). Na tunelu med sedežema je zraven prastavne ročice še luknja za radijski sprejemnik in ročica za regulacijo nivoja (slika 11). Prestavna ročica pri prestavljanju v drugo nageja predvsem izredno dolgotrajnim voznikom. Najmanj kar jih lahko doleti je, da se stalno butajo z ročico ob nogo, ali pa morajo nogo pri prestavljanju celo umikati. Udobni sedeži Citroëna GS se lahko prelevijo v ležalnike (slika 12).



PRIMERJAITE	citroën GS	zastava 101	opel-kadet	renault 6 TL	simca 1100 GLS
Gibna prostornina (kubiki)	1015	1116	1078	1108	1118
Mp (KM (DIN) pri vrt./min)	55,5/6250	55/6000	45/5000	45/5500	60/6000
Cena (dvoize, dinarji)			540 DNI + 33331,40		
Pospeski (sekunde)					
0-80 km na uro	11,8	10,6	14,0	13,4	10,5
0-100 km na uro	18,4	18,4	23,8	22,0	18,9
0-120 km na uro	29,8	27,0	45,3	38,2	29,8
1000 m brez zaleta	39,0	38,2	41,0	40,9	38,7
Največja hitrost (km na uro)	148,7	144,0	129,0	131,0	147,0



Največjo moč doseže GS pri 6250 vrtljajih v minuti, mirno prenese vrtljaje celo do 7500 vrtljajev. Pri merivih pospezkov smo prestavili pri 7000 vrtljajih, kar je le 500 vrtljajev nad dovoljeno mejo. Rdeča opozorilno polje se na ujemu z oznakami na merilniku hitrosti, svetlo rumeno polje prve prestave na skali merilnika se neha z zelenim poljem že pri 5500 vrtljajih, zelena barva — območje druge prestave — se spremeni v oranžno tudi že pri 5800 vrtljajih v minuti, v četrto pa bi morali po tab. barvnih oznakah, ki so ujemajo z barvami na skali prestavljanja na steni ob prestavi ročici, prestaviti pri 5300 vrtljajih. Motor je dokaj elastičen pri nizkih vrtljajih, brez pomejanja potegne s 40 km na uro v četrti prestavi. Navar, ki doseže svojo največjo vrednost pri 3500 vrtljajih, obdrži to vrednost v območju od 3000 do 4000 vrtljajev v minuti. Pri nižjih vrtljajih hitro pade, prav tako pa precej zgubi na svoji vrednosti s povilnami vrtljajih.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 5672 kilometrov. Med meritvami sta bili v avtu dve osebi, posoda za gorivo pa polna.

Največja hitrost: 148,7 km na uro (zalet 3 km, povprečje štirih meritve)

pospeški

400 m brez zaleta: 20,9 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 102,1 km na uro)
1000 m brez zaleta: 39 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 124,5 km na uro)
 0—40 km na uro: 4,0 sekunde
 0—60 km na uro: 7,8 sekunde
 0—80 km na uro: 11,8 sekunde
 0—100 km na uro: 18,4 sekunde
 0—120 km na uro: 29,8 sekunde

prožnost

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 43,1 sekunde (hitrost zadnjih petih metrov 119 km na uro)

poraba goriva

Na potovanju: najmanj 8,5 litra na 100 km (povprečje 60 km na uro), največ 12,1 litra (povprečje 90 km na uro); na avtomobilski cesti 8,6 litra (povprečje 100 km na uro), 13 litrov na 100 km (povprečje 130 km na uro)

Po mestu: najmanj 9 litrov na 100 km, največ 11,2 litra na 100 km.

Povprečna poraba na testu 10,6 litra na 100 km.

Poraba olja: 0,5 litra na 1000 km (po 5000 prevoženih kilometrih, prej precej več)

natančnost merilnika hitrosti

Kazalec na 40, resnična hitrost: 36,1 km na uro
 Kazalec na 60, resnična hitrost: 55,8 km na uro
 Kazalec na 80, resnična hitrost: 76,2 km na uro
 Kazalec na 100, resnična hitrost: 94,9 km na uro
 Kazalec na 120, resnična hitrost: 114,6 km na uro
 Kazalec na 140, resnična hitrost: 133,8 km na uro

TEHNIČNI PODATKI

motor

Motor spredaj poganja prednja kolesa

Valji	— 4, bokser, glava iz lahke litine
Glavni ležaji	— 3
Hlačenje	— zračno
Vrtilna	— 74 mm
Gib	— 59 mm
Gibna prostornina	— 1015 kubikov
Oljnska gred	— 2, v glavi (zobata jermena)
Kompresija	— 9,1, suber bencin
Uplinjač	— dvostopenjski, solex CICM
Cipalka za gorivo	— mehanska
Oljni filter	— v glavnem toku
Največja moč	— 55,4 KM (DIN) pri 6250 vrtljajih v minuti
Specifična moč	— 53,4 KM (DIN)/liter
Največji navar	— 7,2 km (DIN) pri 3500 vrtljajih v minuti

prenos moči

Sklopka	— enoklozina suha s krožniščno vzmetjo
Menjalnik	— štiristopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini
Prestavna razmerja	— četrta 1,120:1 tretja 1,524:1 druga 2,375:1 prva 3,818:1 vzvratna 4,182:1
Diferencial	— spirarno ozobljenje 4,375

VOZ

Oblika	— limuzina, 4 vrata, 4 osebe
Karoserija	— samonožna

obese in vzmetenje

Prednja prema	— posamične, dvojne prečne obese, hidropnevmatsko vzmetenje, stabilizator
Zadnja prema	— posamične, vzdolžne roke, hidropnevmatsko vzmetenje, stabilizator

volan

Konstrukcija	— zobata letvica, drog volana z dvema kardanskima zglobova, prestava 1/19
Rajčni krog	— 10,2 metra
Obroti volana	— 3,75

zavore

Konstrukcija	— kolčne, na vseh štirih kolesih, dvokrožna z avtomatskim izravnavanjem med osama in avtomatično omejevalnikom zavorne moči na zadnjih kolesih
---------------------	--

Ročna zavora

— mehanska na prednja kolesa, posebne šaljasti

kolesa

Plističa	— jeklena, prešana 4 1/2 x 15
Gume	— pasare Michelin ZX 140 SR 15

oprema

Akumulator	— 12 voltov 30 Ah
Alternator	— 490 vatov
Zanosenci	— 2, dolge halogenke, zasenčene so obilajne
Zadnje luči	— 2, običajne z lučjo za vzvratno vožnjo
Brisalniki	— 2 hitrosti
Brigalniki	— električni
Kurjava	— toplosto odzvana motorju
Zračenje	— ventilator, šobe na amatur
Notranjost	— sedeži iz blaga, tapete iz umetnega usnja, iglene talne obloge
Dvigalo	— z vijakom, samo za položiti prednapeta
Vešna šipa	— tovarniško zaščiteno
Zaščita podvožja	

mere in teže

Dolžina	— 4120 mm
Širina	— 1608 mm
Višina	— 1546 mm (običajna — pri vžiganem motorju)
Maksimalna razdalja	— 2550 mm
Kolotek	— spredaj 1378, zadaj 1308 mm
Razdalja od cestnice	— 154 mm (običajna — pri vžiganem motorju), največ 250 :—
Priljubljen	— 880 kg (pripravljeni za volnjo)
Prazno vozilo	— 465 litrov
Obtežba	— 1295 kg
Dvojična skupna teža	— 800 kg
Dvojična obremenitev strehe	— 50 kg

vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 43 litrov
Kantar	— 4 litre, menjava vsakih 5000 km
Posoda za olje za hidravliko	— 3,3 litra

Barve: bela, bež, rdeča, modra, siva, rumena, srebrna, zelena