



a  
m

**autó-motor**

XXIII. évf.  
1970. IX. 21.  
Ára: 3 Ft

**18**

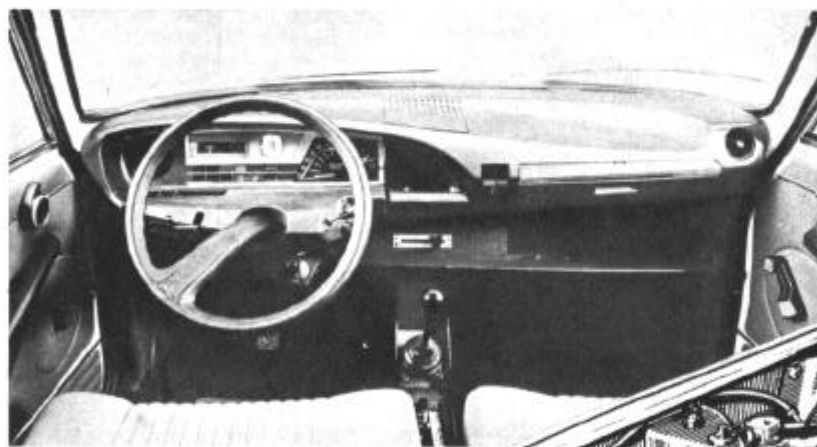
# CITROËN GS

1015 cm<sup>3</sup> ● 61 SAE lóerő ● 149 km/óra sebesség ●  
Négyhengeres, léghűtéses boxermotor ● Hidropneumatikus rugózás ● Fronthajtás ● Nagy csomagtartó

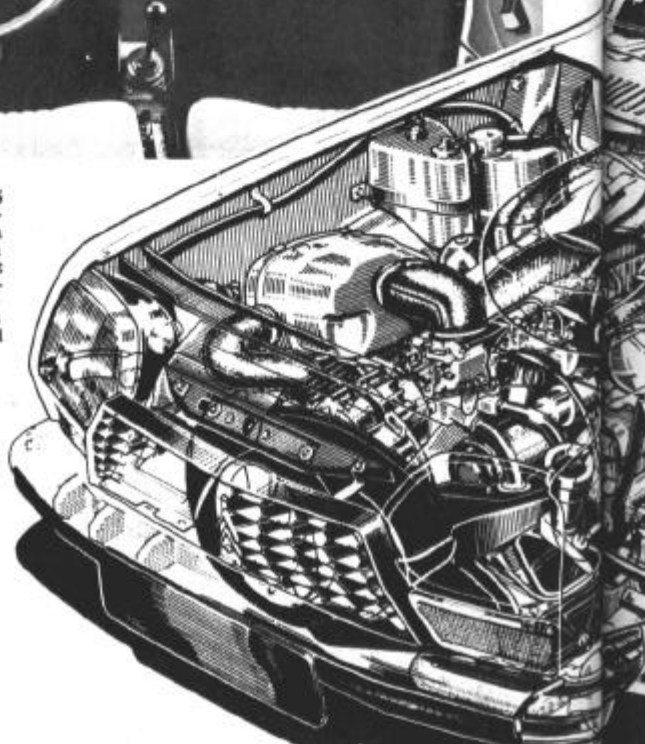
Az év hátralevő részében még három nagy Autószalon nyílik Európában: október 1–11. között Párizsban, október 14–24. között Londonban, majd október 28. és november 8. között Torinóban. Egy biztos: a most született GS Citroën — sláger lesz mindenütt. Talán még „Az év autója” címre is jogosan pályázhat. Az persze sok mindentől függ, hogy elnyeri-e ezt a jól hangzó nevet. De egy ilyen autó — amely egyliteres, 74×59 mm furat-lökettű, rendkívül megbízhatónak ismert motorral gyakorlatilag 150 km/óra sebességet tud elérni, öt személyt képes szállítani és a négyajtós karosszériában 485 dm<sup>3</sup>-es igazi csomagteret is tud adni — feltétlenül kedvező fogadtatásban részesülhet a világpiacra. Annak ellenére, hogy új modellről van szó, máris elég bátran lehet értékelni, hiszen alkotóelemei korántsem újak a Citroën-programban. A léghűtéses boxermotor — igaz, kéthengeres kivitelben — 1948-tól máig is egyik varázsereje a 2-CV típuscsaládnak. A fronthajtástól pedig 1934 óta egyetlen Citroën kocsinál sem tértek el, tehát óriási tapasztalatokkal rendelkeznek. A hidropneumatikus rugózás is (a terheléstől független automatikus nivósabályozással) közel két évtizedes múltat tekint már vissza, mint ahogy a Citroën-autóknál nem újdonság a motortérben fekvő pótkerék sem. A limousine és a kombi forma ügyes ötvözése ellen sem lehet kifogást emelni, a szervó rendszerű négy tárcsaféktől, a négyfokozatú szinkron-váltótól sem idegenkedhetünk, különösen most, amikor középről emelkedik ki a kapcsolórúd.

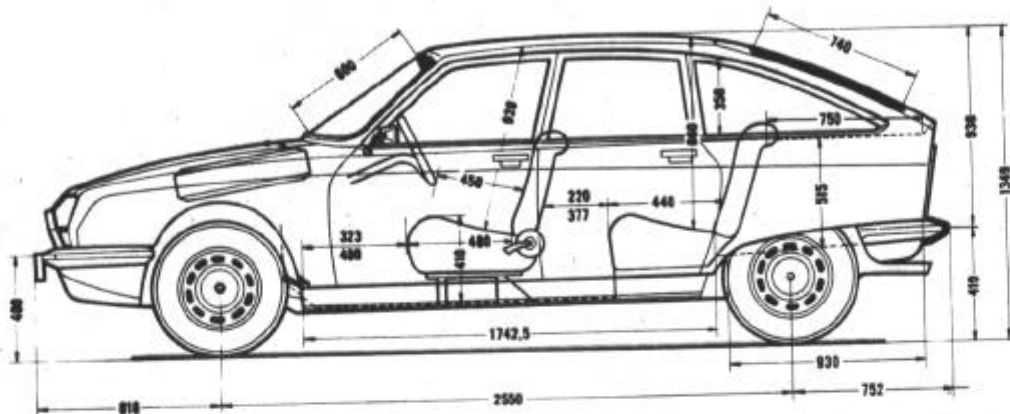
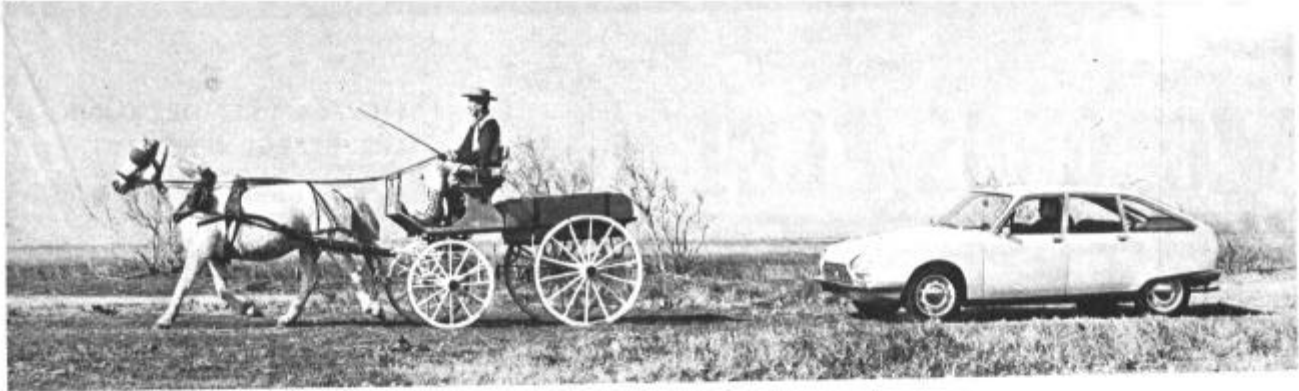
A képek és a rajzok feltárják ugyan a legértékesebb részleteket, de erről a kocsiról — a most már meginduló sorozatgyártás, no meg a világszerte megkezdődő próbák után — bizonyára sok mondanivaló marad.

L. Gy.

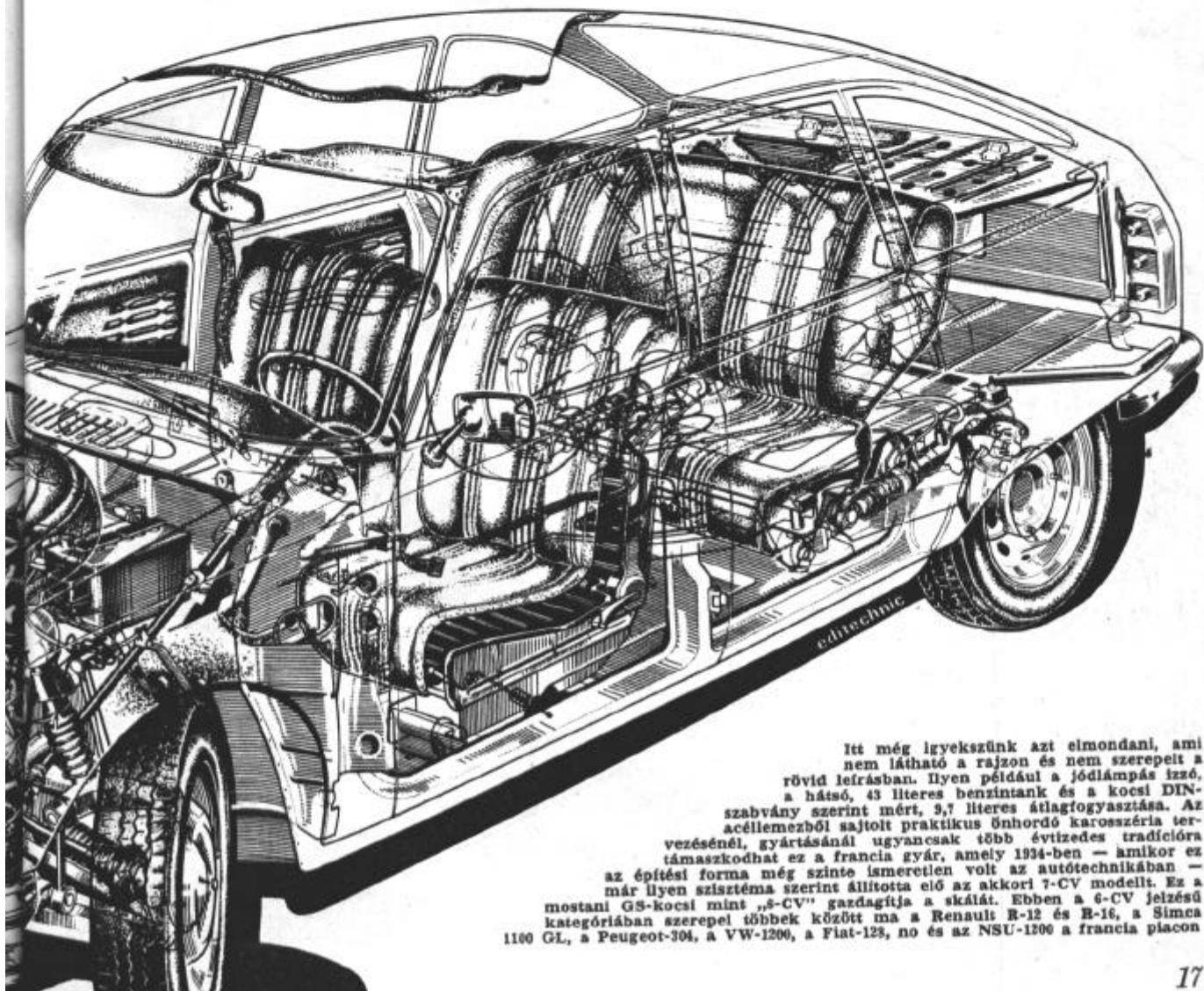


Újdonság a sebességjelző műszer is, amelynek ablakán mindig csak az a szám jelenik meg — a képen nullát mutat —, amely az adott tempóra utal. A hagyományosan skálázott óralap itt a motorfordulatot jelzi





Az igénytelenséget szimbolizálják ezek a felvételek. A gyár szerint ez egy olyan autó, amely a szervizektől távol, még a préri is megéli. A jellegrajz ugyancsak érzékelteti, hogy a rossz utakon sem igen érheti talajt a sima vázlemez. A kocsi teljes hossza 4120, szélessége 1600, mm, a nyomtáv elől 1378, hátul 1328 mm. A Michelin ZX gumibroncsok jelzése: 145-15. A fordulókör-átmérő: 10,2 méter



Itt még igyekeznünk azt elmondani, ami nem látható a rajzon és nem szerepelt a rövid leírásban. Ilyen például a jódiámpás izzó, a hátsó, 43 literes benzintank és a kocsik DIN-szabvány szerint mért, 9,7 literes átlagfogyasztása. Az acéllemezről sajtolt praktikus önhordó karosszéria tervezésénél, gyártásánál ugyancsak több évtizedes tradícióra támaszkodhat ez a francia gyár, amely 1934-ben — amikor ez az építési forma még szinte ismeretlen volt az autotechnikában — már ilyen szisztéma szerint állította elő az akkori 7-CV modellt. Ez a mostani GS-kocsi mint „8-CV” gazdagítja a skálát. Ebben a 6-CV jelzésű kategóriában szerepel többek között ma a Renault R-12 és R-16, a Simca 1100 GL, a Peugeot-304, a VW-1200, a Fiat-128, no és az NSU-1200 a francia piacon