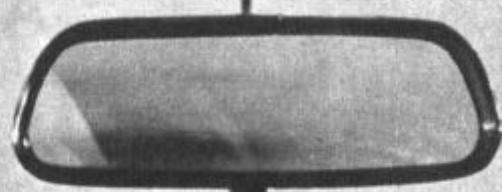
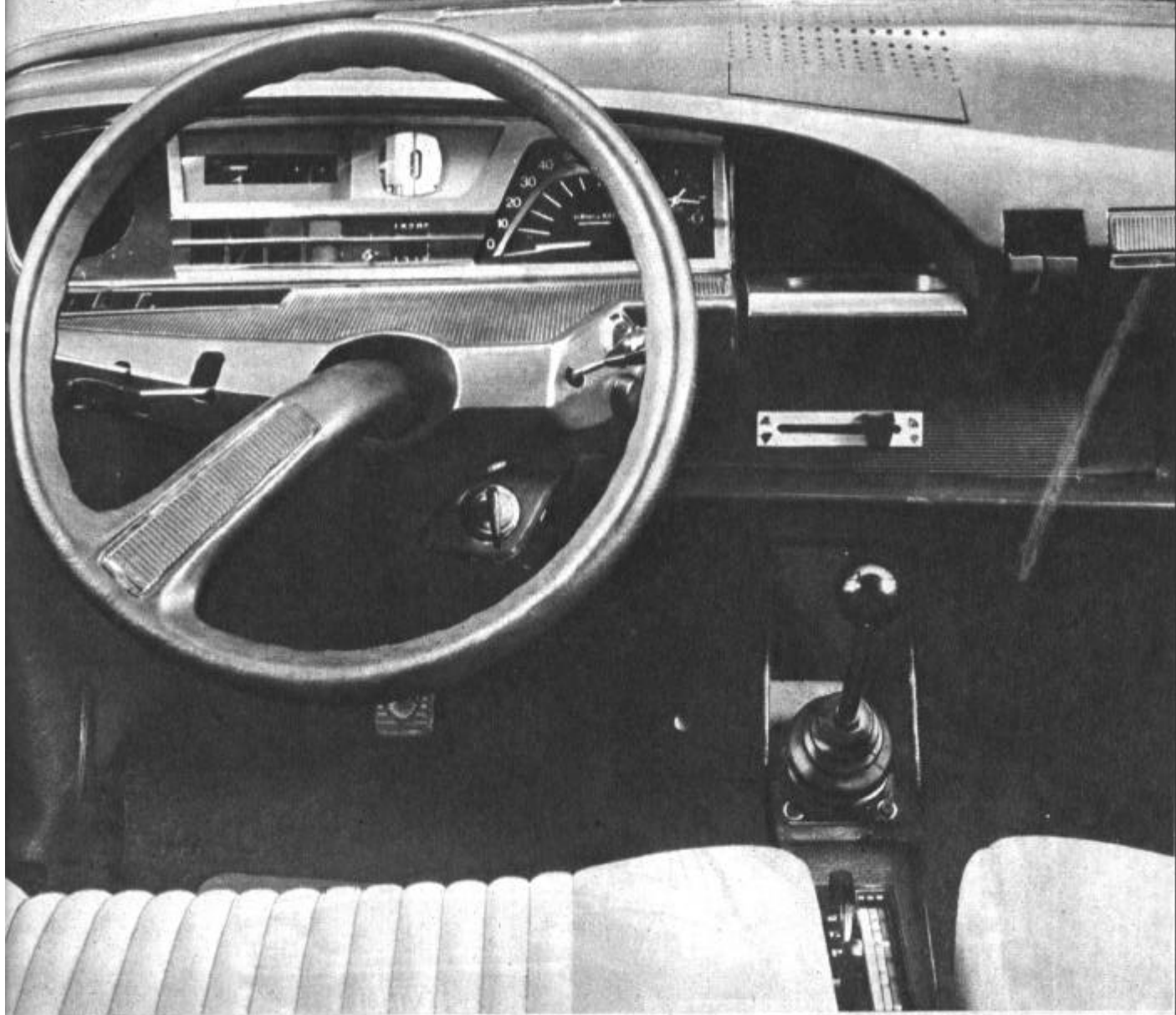


ma
m



UTAZÁS
„AZ ÉV
AUTÓJÁVAL”



utó-motor

XXIV. évf.
1971. VI. 21.
Ára: 3 Ft

12



Pusztán annak reményében, hogy legalább kirakaton át lássak egy GS Citroënt, jókora gyalogtúrát tettem a múlt év őszén a nyirkos, fagyos bécsi éjszakában. Nappal nem jutott idő a kocsi felkutatására, de kár is volt minden lépésért. A képviselet kirakata mögött nem volt még akkor GS, csak az üvegre ragasztott színes betűk jelezték, hogy ott fog majd állni az újdonság. Akkor persze még nem írhatták, hogy „Az év autója” fog majd oda kerülni, de nem sokkal később már ez a cím is megillette.

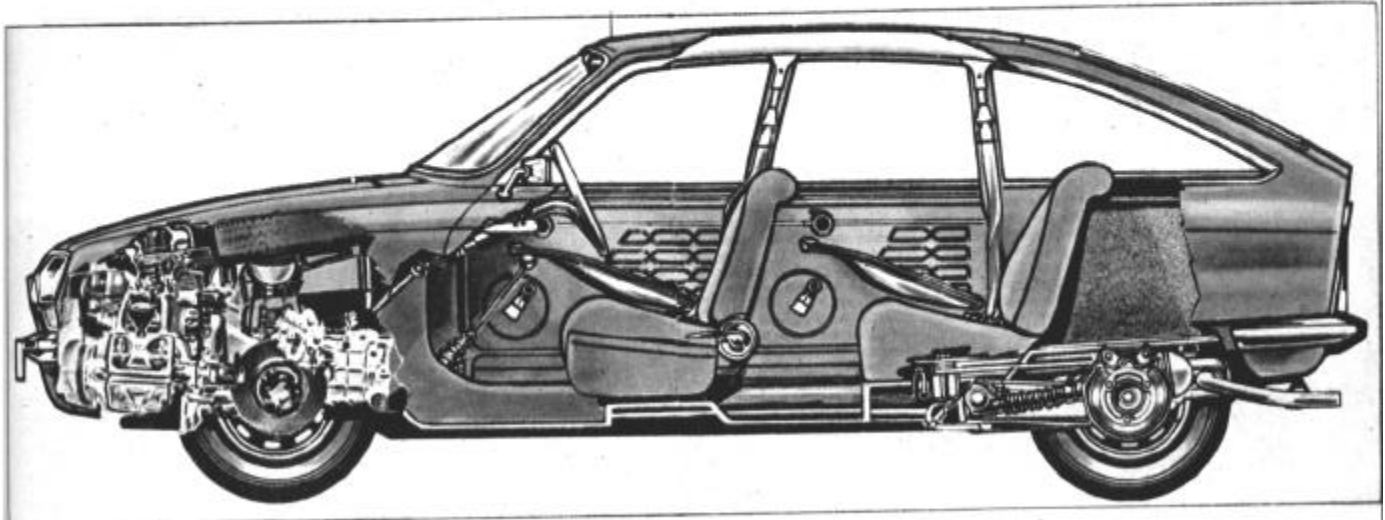
A véletlen azután egy másik időpontban kárpótolt a hiábavaló éjszakai mászkálásért. Az elmúlt év utolsó napjaiban már volt GS a bécsi képviseletnél, sőt éppen akkor érkezett oda a Maserati-motoros SM modell is. Erre mondják nálunk, hogy egy csapásra tudtam két legyet fogni. De a kisebbik modellt persze nem lehetett kigördíteni a kirakatból. A próbaútra csak most került sor májusban, Budapesten. Itt kaptam meg annak a kocsinak a kulcsát, amellyel a Citroën exportosztályának munkatársa, Michel Brillat úr utazott a Vásárra. Nem is igen volt több kilométer ebben a GS-ben, mint amennyinek megtételére Párizs és Pest között szükség volt.

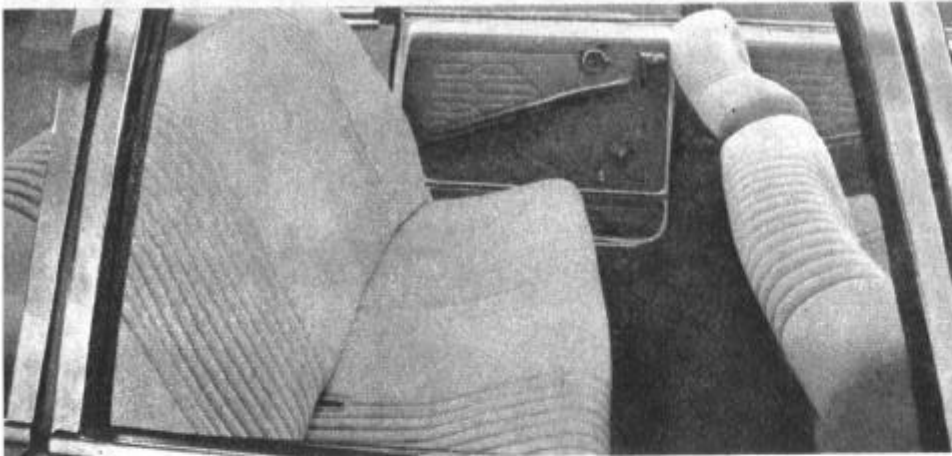
A kulcsot Monsieur Brillat a Citroën-stand irodájában nyújtotta át, mondván, hogy a múzeum mögötti parkolóban megtalálom a fehér kocsit. Szerintem jó jel, amikor nem kívánják részletesen elmagyarázni, vagy gondosan megmutatni: mi hol van, hogyan működik. Az ilyen gesztus azt sejteti, hogy mindent logikusan rendeztek el. Ez a sejtés itt be is igazolódott...

Nyilván a logikusság ténye is segített néhány jó pontot szerezni, amikor „Az év autója” címet adták a GS kocsinak, amelyet a nemzetközi zsűri egyik tagja úgy jellemezett: álomautó a nagyközönség számára.

Nos, ezt az „álomautót” kaptam most kézhez szerkesztőségünk, hogy néhány száz kilométeres út során győződjünk meg arról, milyen is a valóságban.

Az ismerkedést négyzemélyes terheléssel kezdtük a 7-es úton, ahol hamar nyílt alkalom nemcsak a végsebesség kóstolgatására, hanem egy olyan záporpróba is, amelyet a legkorszerűbb laboratóriumban sem igen lehetne utánozni. De ne legyen félreértés, mindjárt megjegyezzük, hogy nem a gyári adatokat akartuk ellenőrizni autózásunk során. Mégis jó volt érezni, hogy könnyen tartható a 140–150 közötti sebesség, és ennek a kocsinak felépítése, szerkezeti elrendezése, szerkezeteinek megoldása, no meg külső formája a biztonság összhangját adja. Stabilan viselkedett a csúszós talajon, iránytartó





maradt az erős oldalszélben, precízen, könnyen lehet kormányozni minden esetben, és milliméternyi eltérést sem jelez a nyomvonal, amikor nagy tempóról fékezünk.

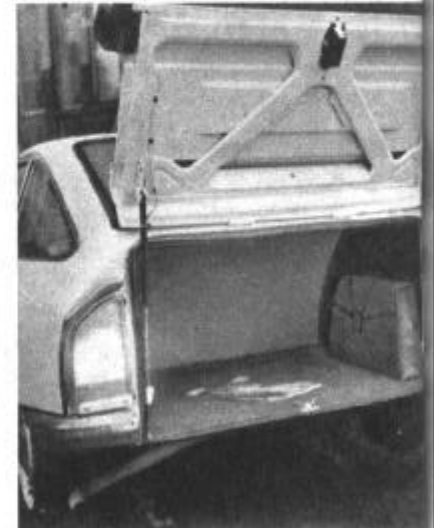
A 80-as sebesség eléréséhez 12,1 másodperc kellett (ekkor csak ketten ültünk a kocsiban), de 20 mp alatt értük el a 100 km/órát, és 31,7-et mérve az indulástól, 120-at mutatott a műszer. A kocsí sebességi jelzője különben páratlanul pontos: még 100 felett is csupán tizedes eltéréseket mutat ki a hitelesített kontroll.

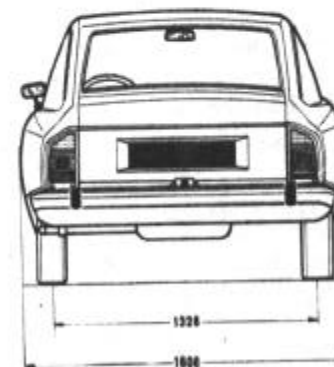
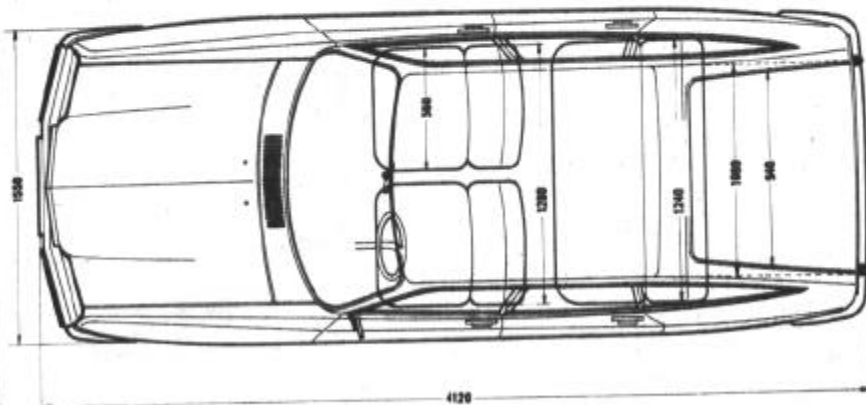
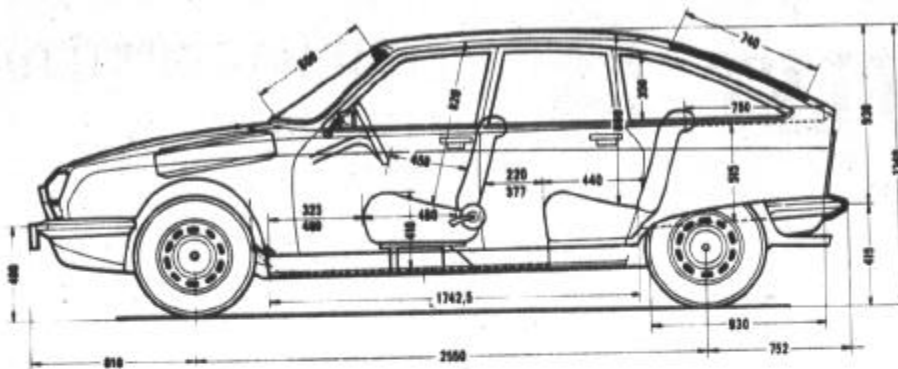
Azt a sebességmérőt dicsérjük most, amely egy forgó korong, és a mindenkori tempót jelző szám egy nagyítóüveges ablakocskán át tűnik elénk. Még-hozzá úgy, hogy a gyújtás bekapcsolásával kigyullad a megvilágító lámpa is — szabályozható fényerővel —, és ez igen jó figyelmeztetés. Lélektani hatása is van, és nem lehet tévedés a gyorsaságot illetően. Más színűek ezek a számok, amikor a városi tempót tartjuk — sárgás, zöldes a korong 60 km/ó-ig —, de ha 120-nál gyorsabban hajtunk, piros szelvénye fordul az ablakocska elé. A nagyítóüveg hüvelykujjnyi méretű számokat mutat, és más műszert útközben nem is igen kell néznünk. Van ugyan fordulatszám-mérő is, de amikor megszokjuk a kocsit — és állítom, hogy ez nagyon hamar megy —, arra sem igen vetünk már pillantást.

A műszertáblán van még üzemanyagjelző és voltmérő, napi és összegező kilométerszámláló, valamint időóra. És van egy kombinált műszer, egy üveglap, amelyre viszont csakis akkor kell figyelni, ha annak tábláján kigyullad a fény, amely valamilyen ábrát világít meg. Ha például egy olajos-kanna rajza piroslik fel, az annyit jelent, hogy az olajnyomás rendellenes. Amikor egy féktárcsa ábrája világosodik meg, akkor a fékloajat kell ellenőrizni, mint ahogy hasonló módon kap figyelmeztetést a GS vezetője, ha a kocsí külső világítása vagy bármilyen, a közlekedés biztonságát veszélyeztető szerkezet hibás. A sebességmérő korongja különben feltünteti az adott tempónál várható fékutat hosszát, az elektronikus fordulatszám-mérő mutatója pedig 8000 f/p-ig jelezhethet.

A léghűtéses, négyhengeres, 74×59 mm furat-lökethű, 1015 cm³-es, 55,5 DIN, vagyis 61 SAE lóerős boxermotor ugyan 5250 percnkénti fordulatszám-nál nyújtja a legjobb teljesítményt, de ez nem jelenti, hogy esetenként nem pörgetik meg jobban. A fordulatszám valóban nem kevés, de ez kell ahhoz, hogy a viszonylag kis hengerűrtartalmú, 9:1 sűrítésű motor ennyi lóerőt adjon. A nagy fordulat persze nem önmagában kerül hasznosításra. Henger-

Talán csak az a kép kíván itt némi szöveget, amelyiken a műszerfalból kibúvó furcsa fogantyú látható. Ez a megmarkolható furcsaság itt a kézifék karja. Egy kis belső billentyű — mint a pisztolyrصاص — érintése után csúsztatható vissza. Mindez a négyfokozatú, precízen, de keményen, pattingóan kapcsolódó sebesség-váltó rúdja felett. Persze, van már automata erőátvitel is a GS-hez...





soronként egy-egy felül függő vezértengely is tartozik a csendes üzeméről is nevezetes motorhoz. A halk működés kétségtelenül azzal is magyarázható, hogy a vezérműláncok helyett bordázott műanyagcsíjak kapcsolódnak a fogaskerék-rendszerhez, de a páratlanul csendes léghűtésnek itt még más titka is lehet. Mint ahogy az ötszemélyes, 485 dm³-es csomagterű kocsit 150 km/ó körüli sebessége sem magyarázható azzal, hogy 55,5 lóerős motor hajtja. Ez nem is lenne elfogadható magyarázat. Ez így túl szép lenne, 1015 cm³-től...

Érthető magyarázatot ad viszont ez a karosszéria, amelynek segítségével a GS modell légellenállása még 16%-kal kevesebb, mint az ID/DS Citroën-éneké, pedig azoké (0,290 c_w érték) példa nélküli abban a kategóriában. Szinte csodának számít, mert a híres kétüléses Porsche-Carrera Sport kocsit formátényezője is 0,326 c_w értékű.

A jól formázott GS azonban újabb csodát művelt az egyliteresnél mindössze 15 cm³-rel nagyobb motorral. És itt az „áramvonalazás” nem a kényelem rovására történt. Sőt, a nyújtott tengelytávú, széles ajtójú, 2,79 m²-es üvegezett felülettel rendelkező kocsit — bár méretei szerint kis kocsit — a nagyokat megszégyenítő komfortot képes nyújtani. Fotelszerű ülések, mindenki számára jó kartámlákkal, tökéletes kilátás minden irányban, és csendes utazás, nagy sebességnél is.

A kényelmet persze a hidropneumatikus rugózással is fokozták, bár ezek a rugóelemek nem erre születtek. Elsőrendű feladatuk a jó úttartás, a stabilitás növelése, de ha már adva van az ilyen folyadék-levegő kombinációjú rugózás, akkor persze azt is lehetővé teszik itt, hogy tetszés szerint változtassuk 15–25 cm között a kocsit talajmagasságát. Ez pedig úgy történik, hogy állítunk a két első ülés közötti karon. Ha sima az út, akkor alacsonyra eresztjük a padlót, ha pedig terepre hajtunk, megemeljük 25 cm magasságra. Ez a különleges hidropneumatikus berendezés azt is biztosítja, hogy a beállításnak megfelelően állandó marad a talajnyívó akkor is, ha egyedül utazik valaki a GS-ben vagy akár ötödmagával, megrakott csomagtartóval közlekedik. A menétkészen 880 kg súlyú kocsit megengedhető terhelése egyébként 415 kg, és ha fékezhető utánfutót kapcsolunk mögéje, akkor még 800 kg súlyt vontathatunk vele.

Hogy mennyit fogyaszt? Hát — ha meghajtjuk, akkor 12–13,5 között számítható az átlag, de 100–110 közötti utazásnál megelégszik 8,4–8,5 literrel. És nem érdemes azon töprengeni, hogy ez most kevés vagy sok egy 1015 cm³-es motortól, mert ennek a kocsinak sem a motorját, sem a többi részét nem lehet ilyen egyszerűen összehasonlítani alapnak tekinteni. Sem ezt, sem a többi Citroën-modellt nem célszerű pusztán kategóriájuk szerint értékelni. Ezek különleges konstrukciók!

A GS-től is nehéz volt búcsút venni. Nagy élmény utazni egy ilyen „kis-kocsival”...

Ide sem kell sok magyarázat. A méretek mindent feltárnak a 145X15-ös Michelin ZX gumival szerelt fronthajtású kocsiról, amelynek pótkereke is elfér az első tengely előtti jól kiegyensúlyozott boxer-motor közelében, a sebességváltó fölött. A 43 literes benzintank viszont hátul, az ülések mögötti biztonsági zónában fekszik. Úgy tűnik, ez egy olyan modell, amely évtizedünk végén is korszerű marad...

(Gyári fotók és Almássy Tibor felvételei)

