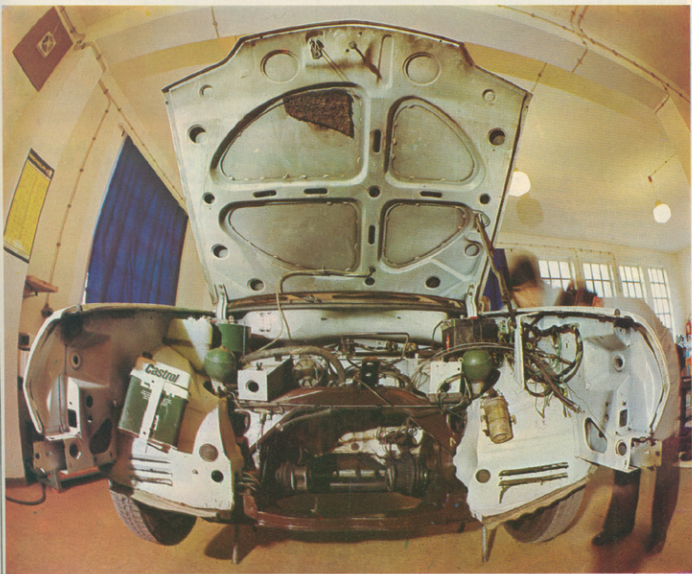


# Citroën GS 1220 club – po 50 000 km



Puder čez gube je pomagal: velike želje so se mali žabi uresničile. Citroën GS, prvi iz nove vrste citroenov je dober avto. To zapišem po 50 000 prevoženih kilometrih. In kot kaže, se Brigitte Bardot ni zmenila za naše opravljanje njenih let (v lanski 6. številki, na začetku supertesta), ampak si je za 41. rojstni dan kupila ravno tak avto. Sama sebi. Je že tako, da z leti puder ne za-  
leže več.

Citroën GS 1220 club po 50 000 km

Tekst Martin Česenj, foto Marjan Zaplatil

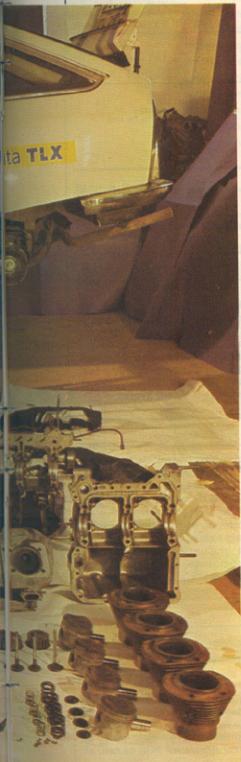
Nevsakdanji avto svojega razreda

# Mala žaba po velikem skoku



Petdeset tisoč kilometrov v pličilni enajstih mesecih: to se zdaleč ni številka za posazevanje rekordov in prav lahko bi kdo rekel, da nam grede kilometri preprosto ališpod koles. Ampak videti morata, da testiramo po več avtomobilov hkrati in da imamo samo po dve kralji. V osem smo s Citroenom GS prevzeli pot, ki je za četrtno daljša od ekvatorja. In takoj povemo, česa smo bili najbolj veseli: da nas ni nihč enkrat pustil na cedilu.

Na domačih tleh skorajda ni kraja in ceste, ki je s supersternim avtom



ne bi prevzeli. Od tujih ni preprosto iz testnega dnevnika te največja: Salzburg, Muanchen, Bratislava, Dunaj, Milano, San Remo, Nica, Genova, Pariz, Frankfurt, Bruselj. Ponovno se tisto, kar sodi ob rob vsakega supersteta: supersterni avto je redakcijsko službeno vozilo, torej se za njegovo volanmo menjavajo vsi vozniki iz uredništva. Testnik, ki se s podpisom obveže, da bo zanj skrbel, sproti nadzoruje dnevnik testa in pazi, da dobi avto vse pregleda, popravila ali zamenjave poškodovanih delov, običajno nogo, ogle in gorivo. Garante nimamo: ves čas preskusa je avto prenočeval pod uličnimi svetilkami. Vse okvare, vsa popravila in stroške smo vestno beležili. Strnili smo jih na naslednjih straneh. Vmes smo avto trikrat pogonili po letališki stezi: vselej z merilnim kolesom in z natančnimi elektronskimi napravami; ob prvih meritvah, po 7000 prevoženih kilometrih smo avto pogonili tudi med stožci. Tako smo tudi z izmerjenimi sekundami in povprečnimi hitrostmi upogovarjali njegovo okretnost, lego na cesti in sposobnost ogibanja nenadni oviri. Te lastnosti, ki se s številom prevoženih kilometrov skorajda ne spreminjajo, zato meritev med stožci do konca supersteta nismo več ponavljali.

O superstetu Citroena GS smo že dvakrat pisali: v lanskim 6. In 15. številki „Avta“. Vaskič sproti smo dnevnik testa razčlenili na okvare, popravila in stroške. Zdej smo pri zadnjem poglavju: zaplesteta je konec.

### Avto namesto poročne koračnice

Citroen GS je nastajal v času, ko je kazalo, da se bo med Fiatom in Citroenom izčlnil srečen poslovni zakon. Agnelli iz Torina je poslal denar in zahtevo: novinec mora biti dovolj ugleden in dovolj poceni. Natančni Citroenovi konstruktorji, o katerih gre sloves, da desetkrat premladijo, preden kaj rečejo, so opravili ostalo. Citroen GS je za zasnovo in glavnih lastnostih manjši in cenejši naslednik uglednejših „zab“ iz razreda DS, po obliki pa predhodnik modernega in udobnega Citroena CX. Bil je poročni kolač brez koračnice, kajti občut je spalvala po vodi. Toda avto je ostal in si je, takoj za začetek, prislužil lovov leta 1970/71.

Oblika koračnice je bila za tisti čas svojstvena in je zmeraj lepa; obenem je za 16 odstotkov bolj aerodinamična kot pri modelih DS. Od „zab“ je GS podedoval prednji pogon in veliko medosno razdaljo. Pa je zraven tudi že očitke: na račun manjšinika in diferenciala silijo v prostor za potnika, je notranje dolžina razmeroma skromna; kratki sedeži naj bi to prikrili.

Motor v nosu, pred prednjo prmo, je značilno hlajeni štirivaljni boxer, ki se hvali z mnogo zmernejšimi treslji kot smo jih vajeni pri

občajnih štirivaljnih avtomobilih. Ima pa tudi slabše plati: hropeč zvok, nevoljo pri vrtljaju v zlimskih jutrkih in cukanje, dokler ni dovolj ogret. Potem pa mu lenobe ne gre več očitati. Tako rad se vrti, dostikrat celo raje, kot bi želel voznik, ki mora, po ukazih rednih polj na merilnikih hitrosti in vrtljaju, pri največji hitrosti brzdati nogo na plinu. Zdravi ugodnih srednjih hitrosti batov visoka območja vrtljaju motorju ne škodijo — siljenja čez dovoljeno mejo pa tovarna ne priporoča.

Podvožje je uspeša kombinacija spakčovih vztrajnih nihalk in hidro pnevmatskega vzmetenja, s kakršnimi opremljajo največje citreone. Vsa štiri kolesa so torej na posamičnih obeh in odlično vzmetena. V tem je tudi vsa skrivnost dobre lege in udobja, ki ste ga v tem avtu deležni tudi na izredno slabih cestah. Podvožje zavzema malo prostora, omogoča tri različne višine vozila od tal, hkrati pa omogoča, da postane Citroen GS (tako kot „zab“) v skrajni sili trikotniček.

Toliko o glavnih lastnostih. Vse podrobnosti smo opislali že po prvih prevoženih kilometrih. Vajša: Citroen GS je sodobno zasnovan avto z značilnim francoskim naglasom. Citroenovski nevskandjanji avto, torej, ki ponuja prave vse, kot smo vajeni od občajnih avtomobilov nižjega srednjega razreda.

### Zanesljivost in nekaj nadlog

Citroen GS 1200 cc, ki smo ga preskušali, je bil prvimi, ki so jih sestavili v novi Cimosovi tovarni pri Novi Gorici. Avto smo prevzeli januarja lani in, verjeli ali ne, od takrat se ne ni podražil. S tem nečemo reči, da je poceni (cena v Ljubljani: 80 792,10 din), saj še zmeraj sodi med dražje avte izmed tistih, ki jih je moč kupiti za dinarje. Toda pri nakupu si zdaj lahko pomagata tudi z bančnim kreditom.

Začeli smo s nežnim trčenjem v robati saab. Ne po naši krivdi, toda vdrlina na desnem prednjem vogalu je vseeno ostala. Obvijanje blatnika in odbijača bi tudi zamudnejše in dražje od popravila drobene poškodbe — zato avto nismo predali kleparju. Citroenovo obliko smo že popihvali, toda dokler se voznik ne navadi njegovih mer, si zlahka nabere nekaj drobnih prask — predvsem na vogalih, ki so skriti obem. Potem se je zataknilo pri pretikanju, ko je počil drog prestavne ročice, da ni šla v vzvratno prestavo. Mehaniki so drog najprej zavrtili, kasneje pa zamenjali. Prvih 30 000 kilometrov smo zasledili v pralukovalni zornemri pokanju nekje pri prednji premi, ki se je oglašalo vsakje, ko je voznik sunkovito sprijeljal z mesta. Mehaniki so sprva zavrtili, da ni vzrok za skrb, ko pa so nazadnje iz temelja pregledali prednji del podvožja (in verjetno dobros priliči vse vijake) je čudno pokanje prenehalo.

Zaradi slabih tesnil in vode, ki med vsakim pranjem ostajava v Zornemethi smo morali zamenjati najprej desni in nato še levi Zornemeth. Potem nam je presretno na parkirišču zdrobil zadnjo luč in ni pustil nadova. Zamenjavo smo opravili na lastne stroške. Še največ jeze in dela — posebej, kadar smo bili s časom najbolj pri koncu — so nam povzročale žarnice, ki so v skoraj vsakih merilih predeskih pregovale drugo za drugo. Ker so elektrifikirani prevzili delovanje regulatorja napetosti, preostaja še odgovor: lastne žarnice.

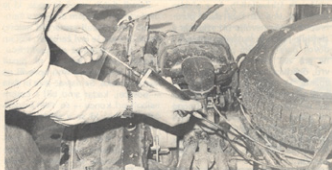
Tesnilni gumi, ki obrobijata okvirja prednjih vrat sta se odlepili že med prvimi vožnjami in ni ga bilo lepša, ki mu bi zdržal na njenih mestih. Kmalu potem, ko smo po 30 000 kilometrih zamenjali vse štiri gume (nastaknili smo prav takšne kot jih je avto dobil v tovarni — michelin-xx) je bil avto nekoumo strošakov v napoto pa je v eno od gum zarezal z nožem. Kupiti smo morali novo.

Nekje na zavrtili preskušnje je fotograf (prav), da zaradi pokline navedenjenosti) gledal brkjo plavalsko in spregledal ograjo. Rezultat: ravnanje in ličanje zadnjih vrat in blatnika.

Potem je odpovedala pokročino ura na armaturni plošč: čimboj je bilo vroče, bolj je zaozostajala. Napaka je bila dobro vidna: sekundni kazalec je drsal ob steklo. Med servisnim pregledom pri 35 000 km je izgini ročaj za nastavljanje tople ga zraka, približno tedaj pa so se začele tudi težave z izpušno cevjo. Drobnе razpoke smo popravljali s varjenjem. Potem je, ne da bi vedeli kdaj, izpadla ključavnica na pokrovu prtljavnika, torej ga ni bilo več moč zakleniti. In ko smo se od avta že poslovljali, nekoga jurta ni hotel vzgati: iz posode za gorivo smo nacrpal polne tri litre vode. Ker se je pojavila nenadoma in ob zaklepanju posodi, smo jo najverjetneje plačali kot bencin.

Menda je ovdenc pripravodovati, da superstetnega avta ne razvajamo. Skoraj k poklicu že sodi, da se nam zmeraj mudi. Zato posebej popihvalimo motor. Kmalu po prvih meritvah je občutila na skoraj vsi izmerili za krepko boljše rezultate kot jih obujejajo tovarna, kaj ti taljili Nuge njih testnikov so različno testirali in kazalca na merilnikih sta dostikrat žala čez dovoljeno mejo. Toda, ko so mehaniki motor razdrli (glej natančno poročilo na naslednjih straneh), so bili vsi hotrajni deli presenetljivo dobro ohranjeni. Kot da jim je nenehno priganjanje prišlo.

Razmeroma velike poprečne hitrosti so vzrok tudi za visoko prednjo porabo goriva. Pa tudi za skromnejše in pogostejše menjave tistih delov avtomobila, ki pri poročnem zahtevnem vozniku ne „uprljo“ tako močno. Tako smo že po 14 000 kilometrih zamenjali prednje zavorne obloge, in le 1000 km kasneje se zablje. Po 38 510 kilometrih smo morali zamenjati vse štiri nenkrat. Zdal je občitek mehaniki



Vzorce oja, ki smo ga potrebovali za laboratorijske raziskave smo črpali s preprosto črpalko.



Po tovarniških navodilih smo avto ob rednih pregledih zaupali mehanikarnim rokam in natančnim instrumentom (na sliki: v Boschevem testirnem centru)

kom: če bi med servisnim pregledom pri 35 000 kilometrih pregledal zavora, bi moral opaziti, da so obloge pretirano obrabljene. Pa jih, kot kaže, niso in hkrati z oblogami smo uničili še zavorni kolot ob zadnjem kolesu.

Po 30 900 kilometrih smo morali zamenjati vse glavne dele sklopke. Zgodnje obrabe so bile krivice turščinske prikolice, ki smo jih testirali v polnem obdobju. Za vleklo prikolice je citroën GS nadvse pripraven avto. Avtomatski izravnalnik nivoja vozila skrbi, da avto pod težo prikolice ne počepne, pa je celo vleka velikih in težkih prikolice razmeroma preprosta. Manj pripraven je pokrov prtljajnika. Kdor ga hoče odpreti, mora prikolico najprej odklopiti.

#### Stroškovnik – z razlago

Za natančnosti smo sestavili tabele: vse o servisnih pregledih, okvarah, popravilih in stroških. Ni ga, ki ne bi pobaral za cene.

Ko smo cenil kilometra, z vtedajima gorivom in dolžim oljem in brez njih, pripisal v primerjalno tabelo vseh avtomobilov, ki so bili na superistetu revija Auto, sta se cenil citroën GS resda zadeli vskoki. Toda upoštevati je treba, da objavljamo to tabelo bolj zaradi ustajene nuvide, kot zaradi resnične primerjalne vrednosti. Saj so se cene v letih, ko smo tabelo postopoma sestavljali, zelo živahno dvigale. Pa še k stroškom smo zapisali prav vsa popravila, ki jih je zahteval superistet citroën GS. Predvidevali smo torej, da se bo med 50 000 prevoženimi kilometri, ki jih poprečno voznik opravi v približno treh letih (ne v 11 mesecih, kot mi), tudi njemu pripetilo, da bo avto vsaj enkrat opraskal, da bo uničil vsaj eno sklopko, da bo zamenjal vse štiri gume (in, nehoti, še peto) in tako dalje. Če ne, bodo stroški zmernejši.

Konec je srečen in srečnega konca smo zmeraj vesel. Sreča pa je, tako mišljamo, če voznik in avto ostanejo cel.

Citroën GS 1220 club, njegove tehniške in vozne lastnosti, zmogljivost in udobje, ki ga ponuja, smo temeljito ocenili že v prvem zapisu o superistetu. Tokrat je govora predvsem o vzdržljivosti. Zato zapišem eno od zadnjih opazk naših voznikov: če se avto niti enkrat na vseh teh poteh ne pusti na cesto, že ne more biti slat.

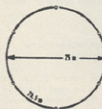
## Naše meritve

|   | M 1              | M 2                          | M 3         |
|---|------------------|------------------------------|-------------|
| <b>največja hitrost (km na uro)</b>   | 154,0            | 154,0                        | 155,0       |
| <b>paspeški (sek)</b>   |                  |                              |             |
| 0–40 km na uro  | 3,4              | 3,4                          | 3,2         |
| 0–60 km na uro  | 6,3              | 5,9                          | 5,9         |
| 0–80 km na uro  | 10,6             | 9,8                          | 9,8         |
| 0–100 km na uro   | 16,6             | 15,3                         | 15,2        |
| 0–200m na uro   | 28,5             | 24,8                         | 24,5        |
| 0–140 km na uro   | 45,6             | 42,1                         | 39,9        |
| 400 m brez zaleta (sek. končna hitrost)   | 19,0 (107)       | 17,6 (110)                   | 17,5 (110)  |
| 1000 m brez zaleta (sek. končna hitrost)  | 37,0 (137)       | 35,7 (130)                   | 35,5 (140)  |
| <b>prežnost</b>   |                  |                              |             |
| kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi (sek., končna hitrost) | 39,6 (128)       | 30,3 (130)                   | 39,2 (130)  |
| <b>meritve med stazi</b> (sek., poprečna hitrost)*                              |                  |                              |             |
| preskus v krogu   |                  | 8,5 (31,8)                   |             |
| slalom  |                  | 11,6 (32,7)                  |             |
| prehitavanje  |                  | 3,5 (110,7)                  |             |
| <b>poraba goriva (l/100 km)</b>   |                  |                              |             |
| poprečno po etapah  | 11,6             | 11,6                         | 11,4        |
| po navadnih cestah  |                  | najmanj 8,3                  | največ 12,9 |
| na avtomobilski cesti   |                  | 3,0 (poprečno 145 km na uro) |             |
| po mestu  |                  | 10,0 do 13,2                 |             |
| poprečno na superistetu (1.000–50.000 km)                                       | 11,5             |                              |             |
| poprečna poraba olja na superistetu   | 0,3 l na 1000 km |                              |             |

#### Opombe:

Meritve smo vsakič opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva  
 M 1 — meritve pri 7.000 km  
 M 2 — meritve pri 30.000 km  
 M 3 — meritve pri 50.000 km  
 \* — meritve med stazi smo opravili le enkrat: pri 7.000 km; glej skice in opise meritev!

## Preskus v krogu



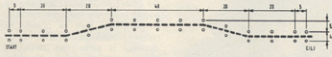
Na letalski ploščadi smo s stožci označili krog s premerom 25 metrov. Voznik je skušal zvočiti krog okoli stožcev kar se da hitro, večkrat v obeh smereh. Iz srednje vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve — pravijo ji tudi „steering pad“ — je moč sklepati, kako se avto drži ceste z zelo ostrim ovinkom.

## Slalom



Stožce smo razporedili v ravno črto, da so bili po deset metrov vsakbej in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozilo smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrovski slalom progo (z letničim štartom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

## Prehitavanje



Testnik mora kar najhitreje prevoziti progo s skice (z letničim štartom). Podrt stožec razveljavi meritve. Hitrost, s katero avto prevozi progo, govori o tem, kako se vozilo drži ceste in kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in nenadnem spreminjanju smeri; ta preskus je zelo podoben izogibanju nepričakovani oviri na cesti ali reševanju iz nevarnih „škarij“.

## Hvalimo

- Sodoben, tehniško popoln avto
- Vzdržljiv in zmogljiv motor
- Za ta razred nevsakdanje vzmetenje
- Zelo dobra lega na cesti
- Odlčne zavora
- Netežavna vlika prikolice
- Veliko opreme
- Dovolj velika družinska limuzina
- Brez večjih okvar

## Grajamo

- Glasen motor
- Kratika notranja dolžina
- Voznik ne vidi vogalov avta
- Nepripraven pokrov prtljajnika
- Nenatančna končna izdelava, drobne nadloge
- Razmeroma drago vzdrževanje
- Visoka cena

# Dnevnik supertesta

|              |           |                   |
|--------------|-----------|-------------------|
| Prevozili:   | 1.000 km  | (prezvem vozila)  |
| 9. 1. 1975   | 7.000 km  | («Avto», 1975/8)  |
| 27. 2. 1975  | 30.000 km | («Avto», 1975/15) |
| 13. 8. 1975  | 50.000 km |                   |
| 25. 11. 1975 |           |                   |

|                          |               |
|--------------------------|---------------|
| Povprečna poraba goriva: | 11,6 l/100 km |
| 1.000—7.000 km           | 11,6 l/100 km |
| 7.000—30.000 km          | 11,6 l/100 km |
| 30.000—50.000 km         |               |

|  |  |
|--|--|
| <b>Vzdrževanje po navodilih proizvajalca</b>             | <b>950 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja, itd. (ta servisni pregled so opravili v tovarni, preden smo avto prevzeli) |
| <b>4.900 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd.  | <b>10.200 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd.   |
| <b>15.500 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd. | <b>20.100 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd.   |
| <b>25.300 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd. | <b>30.300 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd.   |
| <b>35.600 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd. | <b>40.200 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd.   |
| <b>45.700 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd. | <b>49.800 km:</b><br>servisni pregled, menjava olja itd.   |

## Motnje in okvare

|  |
|--|
| <b>2060 km:</b><br>rahlo trčenje — vrtina na prednjem desnem vogalu je tako majhna, da popravilo ni potrebno       |
| <b>2370—5000 km:</b><br>segreje zavore zoprn škripanje   |
| <b>2500 km:</b><br>med zapiranjem prednjega pokrova se vdre plodovina (popravilo ni potrebno)                      |
| <b>4200—7000 km:</b><br>tesnilna guma na okviru desnih prednjih vrat se snema                                      |
| <b>4671 km:</b><br>prestavljena ročica se zatika med pretakanjem v vzvratno prestavo — počen drog prestavne ročice |
| <b>4900—30.900 km:</b><br>v pregibu prestavne ročice zvončnika   |
| <b>7.500—30.900 km:</b><br>med zaviranjem in pospejevanju poka ob prednjem levem kolesu                            |
| <b>9000—10.200 km:</b><br>ob pranju prodira voda v desni žaromet   |
| <b>9500—10.200 km:</b><br>tesnilna guma na okviru desnih prednjih vrat se snema                                    |
| <b>14.000 km:</b><br>izrabljene prednje zavorne obloge   |
| <b>14.800—15.600 km:</b><br>popuška prosti gib pedala sklopke  |
| <b>15.000—15.600 km:</b><br>avto vleče v levo  |
| <b>15.000—15.600 km:</b><br>nenastavljena žarometa   |
| <b>15.000 km:</b><br>izrabljene zadnje zavorne obloge  |
| <b>17.300—20.100 km:</b><br>ob pranju prodira voda v levi žaromet  |
| <b>19.100—20.100 km:</b><br>pol trobilje ne dela   |
| <b>19.500 km:</b><br>zdrobljen okvir zadnje desne luči (na parkirišču)   |
| <b>23.100 km:</b><br>izrabljeni metlici brisalce   |
| <b>21.600 km:</b><br>pregorela žarnica v žarometu  |
| <b>23.700 km:</b><br>pregorela žarnica prednje utrižgalke  |
| <b>25.400 km:</b><br>pregorela žarnica za osvetlitev registrske tablice  |
| <b>25.000—30.900 km:</b><br>tesnilna guma na okviru vozniških vrat se snema  |
| <b>27.300—30.900 km:</b><br>tožave pri odpiranju prednjega pokrova   |
| <b>28.500 km:</b><br>rahlo trčenje — vrtina na zadnjih levih vratih in blatniku                                    |

## popravila

|   |
|---|
| <b>2060 km:</b><br>vrtina po trčenju ne popravljamo   |
| <b>2500 km:</b><br>vrtina na pokrovu motorja ne popravljamo   |
| <b>4200—7000 km:</b><br>tesnilno gumo ob vratih (sami) sproti natikamo  |
| <b>4900 km:</b><br>mehaniški zavajajo počen drog prestavne ročice (garancija)   |
| <b>5500 km:</b><br>zavore nehalo škripati (same od sebe)  |
| <b>10.200 km:</b><br>novi levi žaromet (garancija), zažlepana tesnilna guma ob prednjih desnih vratih   |
| <b>14.000 km:</b><br>nove prednje zavorne obloge  |
| <b>15.600 km:</b><br>nastavitve sklopke, žarometov in steka prednjih koles, nove zadnje zavorne obloge  |
| <b>20.100 km:</b><br>novi levi žaromet, nov okvir zadnje desne luči, novi metlici brisalnikov, popravilo trobilje   |
| <b>21.600 km:</b><br>zamenjali (sami) žarnico v žarometu  |
| <b>23.700 km:</b><br>zamenjali (sami) žarnico prednje utrižgalke  |
| <b>25.700 km:</b><br>zamenjali (sami) žarnico za osvetlitev reg. tablice  |
| <b>30.600 km:</b><br>nove gume (michelin ZX, brez zravnici) na vseh štirih kolesih  |
| <b>30.900 km:</b><br>zamenjava sklopke (potpisna ploča, lamela, polsni ležaj), nov drog prestavne ročice (garancija), polkanje med zaviranjem in pospejevanjem preneha, zažlepana tesnilna guma ob vozniških vratih, popraviljen mehanizem za odpiranje prednjega pokrova, ravnanje in ličenje zadnjih levih vrat in blatnika |
| <b>31.900 km:</b><br>zamenjali (sami) žarnico v žarometu  |
| <b>32.720 km:</b><br>nov ležaj alternatorja, nastavitve regulatorja napetosti   |
| <b>33.960 km:</b><br>nova guma na kolesu  |
| <b>35.600 km:</b><br>zavajena izpušna cev, novega ročaja za nastav. ogrevanja nismo kupili  |
| <b>37.220 km:</b><br>zamenjali (sami) žarnico v žarometu  |
| <b>38.510 km:</b><br>nove zavorne obloge na vseh štirih kolesih, nov zadnji levi zavorni ločilnik   |
| <b>40.200 km:</b><br>nove ključavnice na pokrovu prtljarnika nismo kupili   |
| <b>45.700 km:</b><br>nastavitve razmaka na svečkah  |

|  |
|--|
| <b>44.800 km:</b><br>nastavili (sami) zico za nastavljene otravljane |
| <b>48.600 km:</b><br>odstranili (sami) voz iz posode za gorivo       |
| <b>49.800 km:</b><br>popravilo izpušne cevi                          |

**Stroški med 1000 in 7000 prevoženimi kilometri** **229,15 din**

**stroški med 7000 in 30.000 prevoženimi kilometri** **5.852,88 din**

**stroški med 30.000 in 50.000 prevoženimi kilometri:**

|   |               |
|---|---------------|
| servis pri 30.000 km:   | 101,80 din    |
| olja (motor)  | 249,48 din    |
| tekočina hidropnevmatskega sistema  | 675,10 din    |
| potpisna plošča sklopke   | 459,10 din    |
| polsni ležaj  | 285,50 din    |
| lamarski material   | 282,80 din    |
| delo (menjava olja, menjava sklopke, menjava tekočine hidropnevm. sistema, kontrola svečik, platin. zav. pred. pregled prednje preme, lepljenje tesnilne gume na vratih, popravilo mehazima za odpiranje pred. pokrova, ravnanje in ličenje ploščevine) | 2.170,00 din  |
| Servis pri 35.000 km:   | 101,80 din    |
| olja (motor)  | 101,80 din    |
| delo (menjava olja, nastavitve vžiga, itd., varjenje izpušne cevi)  | 194,25 din    |
| Servis pri 40.000 km:   | 101,80 din    |
| olja (menjalkin in diferencial)   | 36,60 din     |
| svečice   | 74,40 din     |
| zračni filter   | 64,90 din     |
| klinači (jermen)  | 32,15 din     |
| platinski kontakti  | 64,50 din     |
| delo (menj. svečik, zračn. filtra, olja itd.)   | 350,00 din    |
| Servis pri 45.000 km:   | 101,80 din    |
| olja (motor)  | 101,80 din    |
| delo (menjava olja, nastavitve razmaka pri svečkah, itd.)   | 170,00 din    |
| Servis pri 50.000 km:   | 101,80 din    |
| olja (motor)  | 101,80 din    |
| delo (menjava olja, varjenje izpušne cevi, itd.)  | 255,25 din    |
| <b>ostali stroški:</b>  |               |
| žarnica žarometa  | 47,00 din     |
| ležaj alternatorja  | 136,40 din    |
| guma (michelin ZX)  | 754,85 din    |
| zavorne obloge in zavorni kotur   | 1.154,75 din  |
| dolito olje   | 127,25 din    |
| montažno delo skupaj  | 496,50 din    |
| delo (brez goriva in pranja) med 30.000 in 50.000 km  | 6.809,83 din  |
| skupni stroški (brez goriva in pranja med 1000 in 50.000 km)  | 14.798,86 din |

## Stroški

|  |               |
|--|---------------|
| popravila, vzdrževanje (tudi gume) obvezna dodatna oprema (trikotnik, žarnice, prva pomoč) | 14.671,60 din |
| dolito olje  | 208,15 din    |
| gorivo   | 374,10 din    |
|  | 26.302,00 din |
| SKUPAJ   | 44.555,85 din |

## Primerjaje

| avto na supertestu | cena prevoženega kilometra | cena prevoženega kilometra (brez cestnine, zavarovalnine, amortizacije, goriva in dolnega olja) |
|--------------------|----------------------------|---|
| zastava 750        | 23,35 par                  | 11,98 par   |
| zastava 1300       | 43,49 par                  | 23,35 par   |
| škoda 1000 MB      | 26,94 par                  | 9,19 par  |
| austin 1300 IMV    | 33,77 par                  | 13,74 par   |
| BMW 1500           | 55,65 par                  | 14,48 par   |
| amos citreon       | 26,58 par                  | 11,52 par   |
| zastava 101        | 45,95 par                  | 17,49 par   |
| VW 1200            | 39,11 par                  | 9,98 par  |
| VAZ 2101 lada      | 60,60 par                  | 16,65 par   |
| renault 4 IMV      | 58,84 par                  | 13,16 par   |
| renault 12 TL IMV  | 72,99 par                  | 18,96 par   |
| citreon GS 1200    |                            |   |
| club               | <b>90,93 par</b>           | <b>30,38 par</b>  |

Kot običajno, ob koncu supertesta, smo cenil prevoženega kilometra tudi tokrat zapislali k seznamu in na enak način izračunanim cenam vseh supertestnih avtomobilov: bolj zaradi tradicije kot zaradi realne primerjave. Uporabljati morate, da smo prekusilci fička že leta 1957, zastavo 101 leta 1972, VW 1200 leta 1973 pa tudi od preskušanja renaulta 12 TL, mi-nova leto 1974. Če se bote pa v vseh teh letih mnogo živahnjeje od avtomobilov, zato velja: zgor-nata tabela je le zaradi dobre, stare navade.

## Obletnica vrtljajev in kilometrov

V letu dni se je števec kilometrov v našem supertestnem Citroënu GS 1220 club zasukal do predpisane meje 50 000 km in še nekaj čez. Žal v avtomobilih ni instrumenta, ki bi meril, koliko delovnih ur teče motor, kot ga imajo na primer v letalih in motornih čolnih, toda vseno lahko iz dnevnika na grobo izračunamo, kaj vse je moral prestati motor supertestnega avtomobila.

Torej: v 50 000 km se je seštevek vrtljajev približal številki 200 milijonov — tolikokrat se je zavrtela ročnična gred motorja, če pa bi sešteli obratovanje ali kakor še pravimo delovne ure motorja, bi jih bilo za več kot mesec dni. Če k temu pristejemo še to, da so naše noge vse prej kot „lahke“ in da si nismo kdo ve kako očitali, če je števec vrtljajev zašel v rdeče polje, potem lahko zapišemo, da je motor prestal našo preiskušnjo z visoko, če ne že kar laskavo oceno.

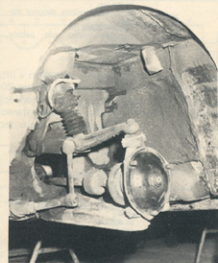
„Inšpekcija“ je bila tokrat res na delu. V Cimosu so namreč sklenili, da naj tokrat zgrabijo za ključne in drugo orodje kar servisni inšpektorji, ki drugače po cele dneve potujejo od enega do drugega servisa pri nas in uotavljaio, če v njem res tako delajo, kot je tovarna predpisala, ter po potrebi pomagajo tudi z naveti: Da so res mojstri svojega poklica, se je izkazalo v učni delavnici Cimosove servisne službe, kjer smo pogledali globoko v drobovje male žabe.



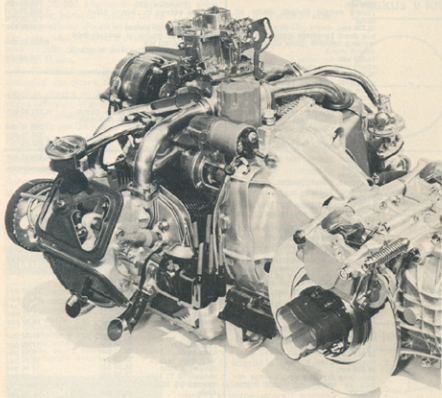
Zaradi slabih tesnil ali neenakomerno oziroma premalo pritegnjenih vijakov nismo v 50 tisoč kilometrih izgubili niti kapljice olja. Tudi poraba je bila minimalna — v poprečju 0,3 litra na 1000 km.



Pričakovali smo vsaj razo v ležajni kovini enega izmed treh glavnih ležajev, ki bi jo naredila smet v olju, pa še te ni bilo. Edina „obrava“ po 50 tisoč kilometrih je bil „visoki sijaj“.



Levi krak prednje preme s pogonsko osjo. Tako homokinetični zglobi kot volanski mehanizem niso imeli „zraka“ kljub ostrim vožnjam in viski priloici.



Bleščec „namizni“ primerak motorja in menjalnika male žabe, ki se pa nikoli ne bo zavrtel v avtomobilu. Njegova naloga je, da z obilico kroma privablja radovedne oči obiskovalcev na avtomobilskih salonih.