

VOZILA CITROËN IN CITROËN GS

Vito Ferlež



Ob 100 letnici Citroënovih vozil vam predstavljamo zanimiv koncept njihovega vozila GS, katerega so začeli izdelovati leta 1970.

Izvor imena Citroën je nizozemska beseda »Limoenman«, kar po nizozemsko pomeni človek z limonami. Ta naziv je nosil Andréjev dedek, ki se je na Nizozemskem ukvarjal s prodajo tropskega sadja. Ime se je čez čas spremenilo v »Citron« in šele kasneje, ko se je družina preselila v Francijo, v Citroën.

Za Citroën je gotovo eden izmed najpomembnejših datumov brez dvoma 5. februar 1878. To je dan, ko se je rodil André Citroën, kot zadnji izmed petih otrok v premožni judovski družini Citroën. Nizozemskemu trgovcu z diamanti in materi poljskega rodu. Oče mu je umrl, ko je bil star komaj šest let. Andréjeva mati je umrla leta 1899, eno leto preden je diplomiral politehniko.

V Franciji se je kmalu uveljavil kot priznan inženir. Kmalu je bil impresioniran nad proizvodnimi metodami Henryja Forda, ki je že leta 1908 kot prvi vpeljal tekoči trak v proizvodnjo Ford model T avtomobilov.

Leta 1905, pri svojih 27 letih, je ustanovil svoje prvo podjetje "André Citroën & Cie", ki se je leta 1913 spremenilo v "Société des Engrenages Citroën" – Tovarna zobnikov Citroën. Leta 1913 je ustanovil še eno podjetje,

ki se je ukvarjalo s proizvodnjo uplinjačev, po lastnem patentu.

Leta 1912 je na obisku Poljske naletel na sklop zobatih koles, kjer so zobniki postavljeni v obliki črke V, zaradi česar je njihovo delovanje veliko tišje. André Citroën se je odločil za nakup patenta, hkrati pa mu je omenjeno odkritje služilo tudi kot navdih za izdelavo logotipa.



Leta 1913 je prevzel vodenje avtomobilskega podjetja Mors in za desetkrat povečal proizvodnjo.

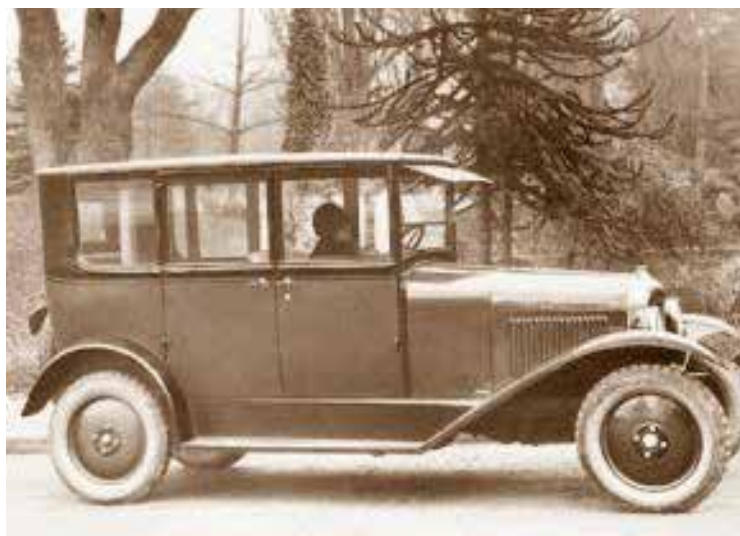
Med prvo svetovno vojno si je utrdil ugled strokovnjaka za proizvodne procese. Leta 1915 je dobil naročilo za vsega 7500 kosov 75mm granat, kar za majhno tovarno ni bilo slabo. Na vrhuncu je uredil proizvodni proces tako, da so proizvedli 50.000 granat dnevno. Zaposlenih je bilo 12.000 ljudi. Tovarna je imela svoj vrtec, kantino, gimnazijo, zdravstveno in zobozdravstveno kliniko. Že med vojno je razmišljal o času po vojni in kako bo na dan proizvajal po 1000 avtomobilov. Tovarna streliva je bila tako uspešna, da je ob koncu vojne kupil Mors Company, tovarno avtomobilov, v kateri je prej deloval kot predsednik družbe.



Leta 1919, dne 7. julija je bil proizveden prvi avtomobil znamke Citroën. Zato letos firma Citroën praznuje 100 letnico proizvodnje svojih avtomobilov. Tip A s 4 cilindričnim, 1326 ccm motorjem,



Kasneje razviti modeli so nosili imena B10, B12, B14, B18, C4 in C6. Inovacija, ki jo je uvedel leta 1924 s prihodom modela B10, je bila v celoti jeklena karoserija.



10KM, max. hitrost vozila 65km/h. Od junija do decembra 1919 je bilo izdelanih 2500 vozil. Leta 1920 pa že 20.200! Leta 1921 je model B2 zamenjal tip A Leta 1922 je bil predstavljen Tip C

Do tedaj so avtomobile izdelovali iz kombinacije lesa in jeklene pločevine. Pri C4 in C6 so uporabili Chryslerjev patent gumijastih nosilcev motorja, kar je zmanjšalo prenos vibracij na podvozje.

Oktobra leta 1929 so se zaradi zloma ameriške borze pričeli nad Citroën zgrinjati temni oblaki.

Že leta 1932, 13 let po predstavitvi prvega avtomobila, je podjetje postalo četrti največji proizvajalec avtomobilov na svetu.

Leta 1933 je podrl staro tovarno in jo nadomestil z novo, kar je storil brez vpliva na proizvodnjo in hkrati je tudi razvijal revolucionarni novi avtomobil Traction Avant.

André Citroën je bil prepričan, da so novi stroji učinkovitejši in da je potrebno proizvodnjo konstantno posodabljati. Leta 1933 je Citroën imel toliko dolgov, da je v podjetje vstopil Michelin.

André Citroën je umrl 3. julija 1935 kot revež. Prodaja Citroënovih vozil je kmalu stekla odlično prav zaradi teh novosti in razvojni inženirji so kar naprej uvajali številne novosti, saj jih je pri tem seveda zelo vzpodbujal prav André Citroën. Čeprav je sprva zatrjeval, da so avtomobili le modna muha, je kmalu spoznal, da se je uštel. Vendar pa je tovarna Citroën že v tridesetih in štiridesetih letih prejšnjega stoletja postala sinonim za skorajda neverjetne tehnične novitete pri njihovih vozilih. André Citroën je poznan tudi po drugih inovacijah.

Kot inovacijo v oglaševanju je kot prvi v namene promocije celo osvetlil Eifflov stolp z imenom in logotipom podjetja. 200.000 žarnic in nekaj kilometrov kablov je bilo potrebnih za ta podvig.



Prometna signalizacija, ki jo, seveda v nekoliko drugačni podobi, poznamo še danes, je tudi inovacija Andréja Citroëna. Prometna signalizacija oziroma prometne table, ki so opozarjale na nevarnosti na cesti, so bile postavljene po vsej Franciji, prepoznavne pa so bile po Citroënovemu logotipu.



Vse table je podjetje Citroën doniralo. Vseh znakov je bilo okoli 150.000, kar je predstavljalo zopet novost v prometni signalizaciji in hkrati v oglaševanju.

Priljubljenost teh naprednih vozil se je pri kupcih hitro povečevala in v štiridesetih letih prejšnjega stoletja so izdelovali predvsem zelo elegantna luksuzna. Leta 1934, ko so predstavili 7CV, se je pričela revolucija v avtomobilskem svetu.

Sprednji pogon - zato je to vozilo dobilo ime Traction Avant, samonosna karoserija, hidravlične zavore na vseh kolesih, neodvisno vzmetenje, torzijski drog. Avtomobil je bil 20 cm nižji kot predhodniki in avtomobili konkurenčnih proizvajalcev.



Tik pred drugo svetovno vojno so zasnovali ljudsko vozilo za podeželje z majhnim dvocilindričnim motorjem, z zelo lahko karoserijo, pritrjeno na šasiji ter s podvozjem, ki je imelo edinstveno mehko vzmetenje, primerno za slabe ceste in brezpotja. S tem vozilom bi naj kmet s polno košaro jajc tudi na najslabši cesti ali pri vožnji po njivi ne razbil niti enega jajca!



To nalogo je dal André Citroën svojim razvojnim inženirjem še pred svojo smrtjo. Izdelali so le tri takšna prototipna vozila, saj je nadaljevanje tega projekta prekinila vojna in firma Citroën se je preusmerila na vojaška vozila.



Po drugi svetovni vojni je avtomobilska proizvodnja zopet stekla, najprej z že uveljavljeno limuzino 11 CV, ki je bilo priljubljeno vozilo celo pri Nemcih – ti so ga poimenovali kar z imenom “Gangsterwagen”. V petdesetih letih je Citroën začel razvijati hidro pnevmatsko vzmetenje, to novost so najprej vgradili na zadnjo premo vozila 11 CV. Zadnji avtomobil Traction Avant 11CV Familiale je odpeljal s tekočega traku leta 1957, 25. julija.



Kasneje, ko so leta 1955 predstavili model DS pri nas, poznano z imenom “Žaba”, je to vozilo dobilo neodvisno posamično hidro pnevmatsko vzmetenje na vseh štirih kolesih. Ne le zaradi tega, ampak tudi spričo številnih drugih novosti ter izredno lepe aerodinamične oblike karoserije s faktorjem upora 0,36 je bilo to vozilo nekaj najbolj revolucionarnega, kar je na svetu prišlo na avtomobilsko tržišče v tistem času.



Leta 1968 je Žaba DS 19 dobila dvojne žaromete, pokrite s “panoramskim” steklom, kjer sta se notranja žaromete obračala skladno z volanom, kar je pomenilo osvetljevanje ovinkaste ceste.

Vozila ID in kasneje DS vseh verzij ter seveda zadnji model DS 23 - Injection so veljala kot zelo prestižne limuzine, ki so jih uporabljali predvsem direktorji podjetij, pa tudi tisti posamezniki, ki so imeli kar nekaj več “pod palcem”. Poleg hidro pnevmatskega vzmetenja na vseh kolesih je ta avtomobil imel tudi hidravlični volan in zavore, hidravlično sklopko in menjalnik, krmiljen s pomočjo hidravlike. Zaradi kar visoke cene avtomobila so leta 1957 predstavili model ID, ki je imel

enako karoserijo in hidro pnevmatsko podvozje kot model DS, samo da je bil opremljen s konvencionalnimi zavorami in klasično sklopko, menjalnikom in volanom. To je imelo za posledico enostavnejši hidravlični sistem in manjšo potrebo po moči pogonskega agregata in nenazadnje tudi ugodnejšo ceno.

Vozila DS in ID so izdelovali med leti 1955 do 1975.

Za široke množice je Citroën po drugi svetovni vojni razvil vozilo 2CV po prvotnem konceptu oziroma v skladu s predvojnimi prototipom. Leta 1948 so v Parizu predstavili model 2CV.

Ko je to vozilo prišlo na trg, je povzročilo pravo evforijo mobilizacije kmečkega in delavskega prebivalstva ne le v Franciji, ampak po vsej Evropi. Priljubljenost tega ljudskega vozila se je tako povečala, da so ga kasneje izdelovali tudi v Španiji in Braziliji ter celo v Sloveniji.



Pri nas se je vozila 2 CV oprijelo ime Spaček in ga je od leta 1960 naprej proizvajal TOMOS Koper, oz. kasneje tovarna CIMOS. Prvi spački so imeli skromen motor 375 ccm z močjo le 9 KS - hitrost 65 km/h, kasneje pa 421 ccm, ki so imeli 12 KS - hitrost 80 km/h. Spački iz Tomosa so leta 1965 imeli motor s 425 ccm, moč je bila 18 KS – hitrost 90 km/h. Leta 1970 je prišel na trg model 2CV-6 z motorjem 602 ccm, ki je razvil 29 KS in je dosegel hitrost 115 km/h. V Afriki imenujejo Citroënov 2CV “Cestna kamela”, ker z njim prideš kamorkoli. Podoben razvoj so doživeli modeli AMI-6, DYANE-6 ter na koncu te palete še AMI-8, katerega motor je pri 602 ccm razvil 32 KS in hitrost 122km/h.

V Franciji je bilo kar nekaj raznih verzij vozil 2CV, ki so se razlikovale predvsem po zgoraj omenjenih motorjih ter po nekaterih luksuznih dodatkih - skupno ime za vsa ta vozila pa je bilo kar “Deux Chevaux”. Obstajala je tudi različica, imenovana 2 CV Furgonette. To vozilo je bilo namenjeno raznim servisnim službam oz. za hitro dostavo artiklov v trgovine ali pa za prevoz kmetijskih pridelkov na tržnico. To, da se je pri nas Citroënovih vozil 2CV oprijelo ime Spaček, ni čudno, saj je bil res nekakšna avtomobilska spaka, vendar ga je tržišče sprejelo kot zelo dobro in udobno vozilo za vsako priliko. Postal je zelo priljubljen avto in še danes ga imajo radi številni oboževalci, ki se združujejo v 2CV klubih v vseh evropskih državah in prirejajo že od leta 1973 naprej tako imenovan 2CV World Meeting, ki se odvija bienalno. Letos je bil že 23. po vrsti v Samoboru na Hrvaškem.



Do leta 1990 je Citroën proizvedel 3.868.634 2CV avtomobilov.

Izpeljanke modela 2CV:

1961 so predstavili model AMI- 6, 602ccm; 21KS; 105 km/h1 mio proizvedenih do leta 1971.



1967 – DYANE- 4 ; 425 ccm ; 21 KS 105 km/h
1,45 mio avtomobilov, narejenih do leta 1984.



1968 – terenski Méhari - prizvedli so 144.000 vozil

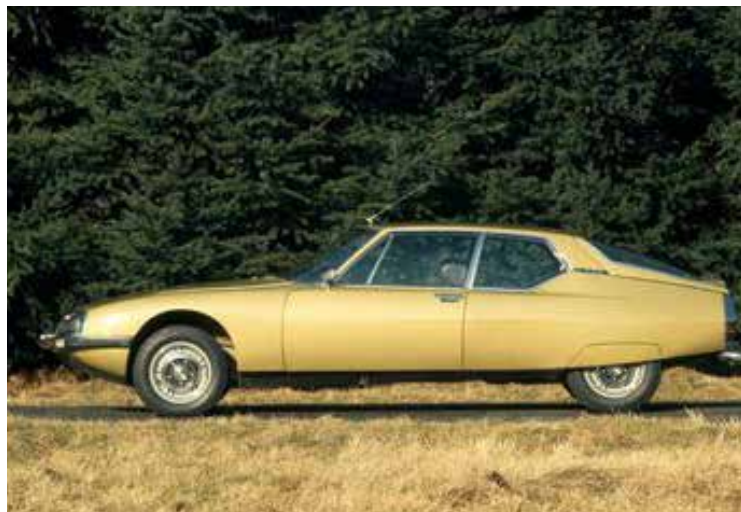


1969 - AMI 8
602 ccm; 32 KS; 122km/h.
Do leta 1979 je bilo proizvedenih 800.000 vozil



Citroën je v šestdesetih in sedemdesetih letih še naprej izdeloval že prej omenjena zelo luksuzna vozila ID in DS in v sodelovanju s firmo Maserati je dal leta 1970 na trg celo svoje najbolj prestižno vozilo MASERATI - CITROËN SM, podprto tudi s hidro pnevmatskim

vzmetenjem. To vozilo je bilo namenjeno petičnim kupcem, ki so želeli voziti zelo udobno limuzino s športnim karakterjem, kar je seveda omogočal Maseratjev motor z močjo 200 KS.



CITROËN GS

Tako je nastala precejšnja vrzel med najprestižnejšimi in najenostavnejšimi oziroma skromnimi vozili z dvocilindričnimi motorji. Da bi svojo gamo dopolnili, je leta 1970 Citroën predstavil in dal na tržišče povsem novo vozilo z imenom GS, ki je imelo enako kot vozila ID in DS tehnično zelo dovršeno hidro pnevmatsko vzmetenje na vseh obesah. GS-a se je pri nas prijelo ime Mala žaba, saj je to vozilo imelo identične vozne lastnosti in tudi udobje je bilo zelo podobno, le manjše je bilo vse skupaj, vendar pa s številnimi novostmi - med drugimi je najbolj prepoznaven štiricilindrični zračno hlajen motor s 1015 ccm pri vozilih od leta 1970 – 1978. To vozilo je bilo namenjeno kupcem srednjega razreda, ki so z nakupom pridobili marsikaj, česar druga takratna vozila niso imela. Vozilo GS je odlikovala predvsem zelo udobna, varna in varčna vožnja z odlično lego na cesti.

Leta 1971 je CITROËN GS postal Evropski avto leta.

Avtomobilski novinarji in znani evropski testni vozniki so ta avtomobil proglasili za najbolj inovativno, najbolj luksuzno in najbolj udobno ter varno vozilo srednjega razreda v Evropi.



Motor: štiricilindrični bokser, zračno hlajenje

Teža praznega vozila s polnim tankom: 905 kg

Dolžina: 4210mm

Posebnost: tako kot s Citroënom ID in DS je bilo z GS-om mogoče voziti tudi po treh kolesih, ker to omogoča hidro pnevmatsko vzmetenje. Če je voznik ostal brez rezervnega kolesa in se je zgodil defekt na prednjem kolesu, je bilo mogoče prestaviti zadnje kolo naprej in počasi nadaljevati pot do vulkanizerja ali pa domov.

Tipi GS-ov:

| | | | | |
|---------|----------|---------|------------|-----------|
| GS | 1015 ccm | 55,5 KM | 4 prestave | 1971-1978 |
| GS 1220 | 1222 ccm | 60 KM | 4 prestave | 1973-1980 |
| GS X2 | 1222 ccm | 65 KM | 4 prestave | 1975-1979 |
| GS 1130 | 1129 ccm | 56 KM | 4 prestave | 1978-1980 |
| GS X3 | 1299 ccm | 65 KM | 4 prestave | 1979-1980 |
| GSA 7CV | 1299 ccm | 65 KM | 5 prestav | 1980-1986 |
| GSA 6CV | 1129 ccm | 56 KM | 4 prestave | 1981-1986 |

Pri modelih s 1222 ccm in pri GSA 7CV je bilo kot opcija mogoče naročiti tudi polavtomatski menjalnik, imenovan C-matic, razen pri modelu GS X2. Pri modelu GSA 6cv pa kot opcija samo ročni menjalnik s 5 prestavami.

Foto_24

Leta 1978 je 1015 ccm motor, ki je imel 55,5 KM, zamenjal nov motor s 1129 ccm in 56 KM.

Leta 1979 je model GSX zamenjal model GSX3 z novim 1299 ccm/65KM motorjem.

Med 1973 in 1975 so izdelali tudi 847 kosov GS Birotor avtomobilov, ki so imeli 1990 ccm Wankel motor, ki je proizvedel 107 konjskih moči.

