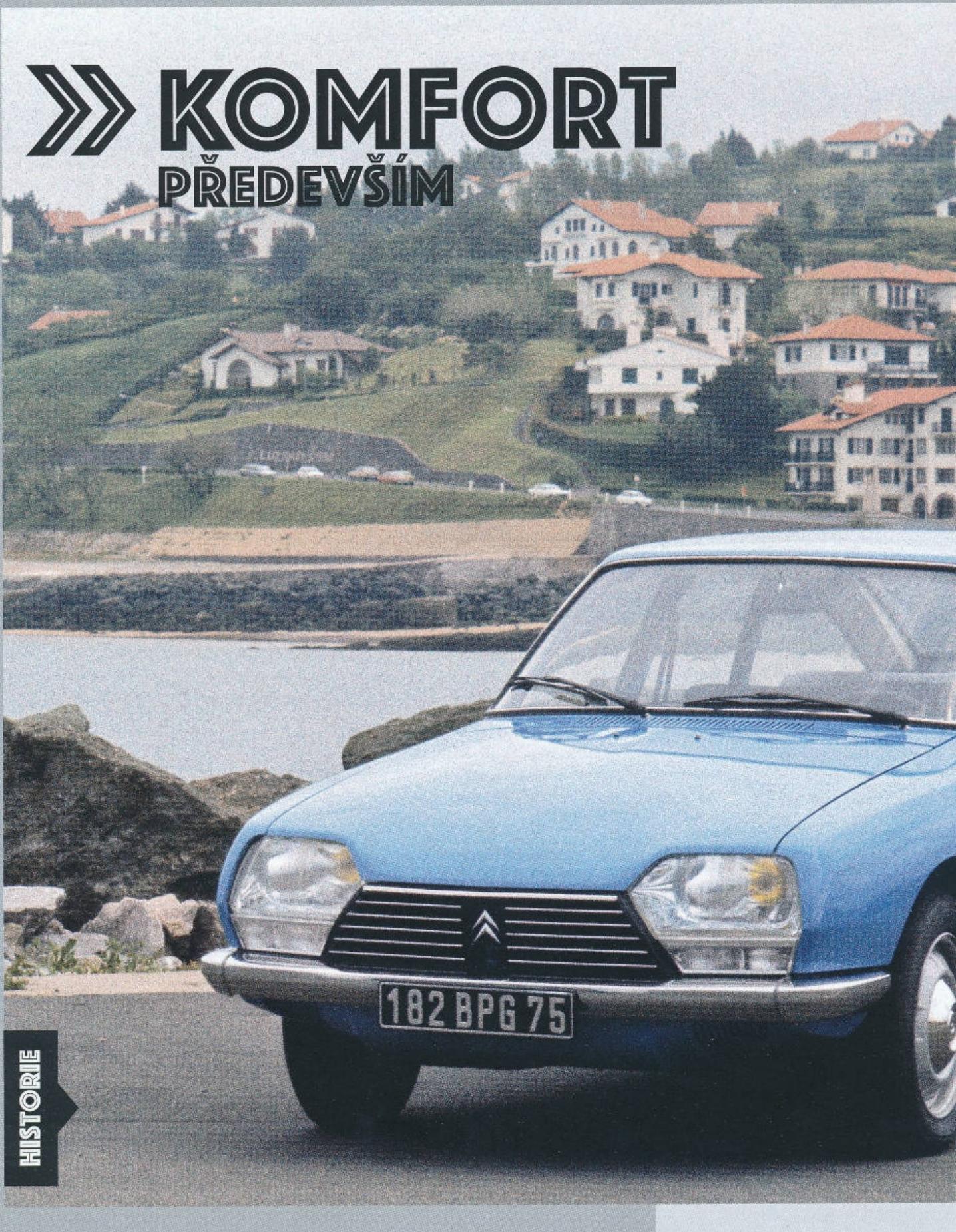


» KOMFORT PŘEDEVŠÍM

(1970–1987)

2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1900

HISTORIE

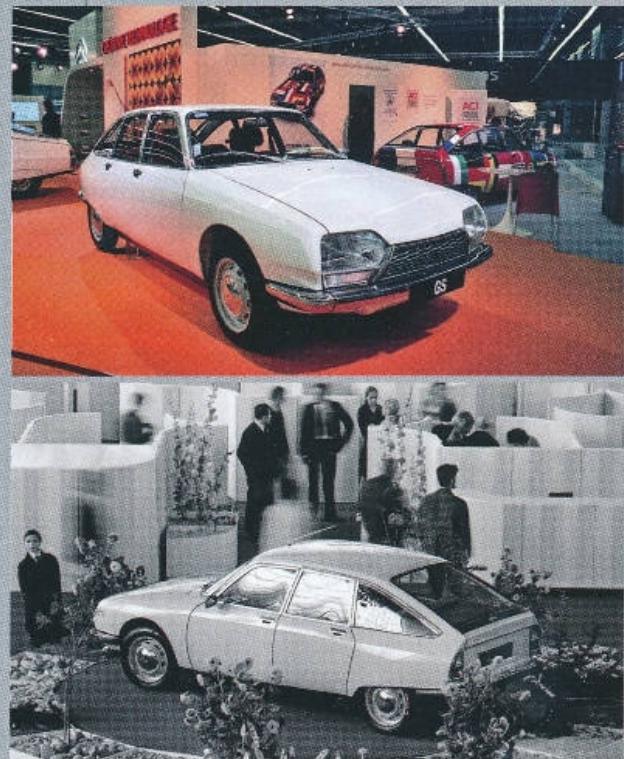


Citroën GS se vyznačoval decentní elegancí a mimořádným jízdním komfortem



Letos v září slaví padesátiny Citroën GS, elegantní vůz nižší střední třídy, jehož přední kola poháněl vzduchem chlazený plochý čtyřválec. Jako jediný ve své třídě se mohl pochlubit plynokapalinovým odpružením a vysokotlakým ovládáním brzd.

Oslava čtyřicetin:
Citroën GS ročníku 1970 na pařížské výstavě Rétromobile 2010



Výstavní premiéru absolvoval Citroën GS v říjnu 1970 na pařížském autosalonu

Originál

Citroën GS měl vyplnit mezeru mezi kompaktním typem Ami 8 odvozeným z lidového vozu 2 CV a velkými automobily řady DS/ID. Do nižší střední třídy vnesl originální kombinaci konstrukčních řešení v aerodynamicky tvarované karoserii, jejíž linie navrhl Robert Opron.

Podvozek typu GS měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na dvojicích příčných rámů, z nichž horní se opírala o pisty plynokapalinového odpružení. >



Koncept GS Camargue s karoserií
Bertone vystavený v červnu 1972
v Le Mans



Karoserii konceptu GS Camargue obdařil
Marcello Gandini prosklenou zadní



Od léta 1971 se vyrábělo prostorné
pětidveřové kombi Citroën GS Break

➤ Zadní kola byla nesena podélnými vlečenými rámami zavěšenými na pomocném rámu, jehož pružné spojení s karoserií omezovalo přenos vibrací a huku. Podélná ramena byla pákou spojena s pružicím prvkem. Obě nápravy byly opatřeny přičním stabilizátorem.

Plynokapalinové odpružení umožňovalo nastavení světlé výšky vozu a její samočinné udržování bez ohledu na okamžité zatížení.

Brzdy byly vpředu i vzadu kotoučové, přední byly umístěny u výstupů hnacích hřidel z rozvodovky. Dvouokruhová brzdová soustava měla vysokotlaké kapalinové ovládání s posilovačem propojené se soustavou hydropneumatického pěrování. Hydraulickým posilovačem bylo vybaveno i hřebenové řízení s děleným bezpečnostním sloupkem volantu.

Pohon předních kol byl u značky s dvojitým šípem samozřejmostí, obstarával jej podélně před přední nápravou uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec OHC z lehké slitiny s protilehlými páry válců, který z objemu 1015 cm³ dával výkon 55 kW (40,5 kW).

Na motor, který zároveň poháněl čerpadlo okruhů odpružení a brzd, navazovala čtyřstupňová manuální převodovka. Za připlátek se dodávala i třistupňová poloautomatická převodovka, s níž

se vůz obešel bez pedálu spojky. Do motorového prostoru se vešlo i náhradní kolo.

Elegantní čtyřdveřová karoserie se splývavou zadní byla zakončena svislou zadní stěnou, jež odklopením vzhůru otvírala přístup k zavazadlovému prostoru o objemu 465 l. Kvůli snížení prahu zavazadelníku se střední část zadního nárazníku, omezená svisle orientovanými zadními světly, odkládala spolu se zadní stěnou.

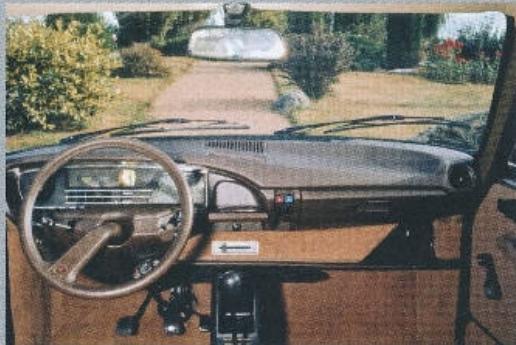
Interiér odpovídal duchu značky, osobitým prvkem byl nejen volant s jedinou příčkou, ale i rukojeť táhla ruční brzdy umístěná uprostřed palubní desky. Netradiční rychloměr měl prosvětlený ukazatel s lupou, pod niž defiliovala čísla jako na stupnicí osobní výhybky.

Citroën GS s rozvorem náprav 2550 mm a rozchodem kol 1378 mm vpředu a 1328 mm vzadu byl dlouhý 4120 mm, široký 1608 mm a vysoký 1361 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 880 kg a celkovou 1295 kg.

Jezdí na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik Michelin ZX 145-15, dosahoval největší rychlosti 149 km/h a spotřeboval 8 až 10 l benzínu na 100 km. Do nádrže uložené mezi zadními koly mohl natankovat 43 l paliva.



V letech 1973 až 1975 vzniklo jen devět stovek vozů GS Birotor s motorem Wankel



Palubní deska nejlépe vybaveného modelu GS Pallas v provedení z roku 1975



GS Pallas ročníku 1978 s velkoplošnými kryty kol a ochrannými lištami na bocích

Citroën GS byl představen novinářům v září 1970, široká veřejnost se s ním seznámila na říjnovém autosalonu v Paříži. Setkal se s velmi příznivým přijetím, přičemž nejvýše byly hodnoceny jeho jízdní vlastnosti a komfort. Výsledkem bylo mimo jiné prvenství v novinářské anketě o titul evropského Vozu roku.

Získal 233 bodů a 28 ze 44 hlasujících jej dalo na první místo. Daleko za ním zůstal se 121 body Volkswagen K 70, první vůz své značky s předním pohonem (ovšem převzatý spolu s firmou NSU), a se 105 body luxusní kupé Citroën SM s motorem Maserati V6.

Finální montáž automobilů Citroën GS probíhala v závodě Rennes-la-Janaise v Bretani, koncem roku 1970 jich tam denně vznikalo 400, na jaře 1971 už 700 až 750. Na podzim roku 1971 byly dvě stovky sedanů GS dovezeny i do Československa, prodávaly se jen v Tuzexu. Byly to jediné vozy Citroën oficiálně importované do tuzemsku za časů reálného socialismu.

Rodinka se rozrůstá

Novinkou léta 1971 bylo pětidveřové kombi Citroën GS Break. Nabízelo 710 l prostoru pro zavazadla, po složení zadního sedadla až 1510 l. Výklopná zadní stěna karoserie s rozměrným oknem zabíhala nahoru až do střechy, dole byl její součástí střední dil

nárazníku. Kombi připravené k jízdě vážilo kolem 900 kg, jeho užitečná hmotnost měla hodnotu 420 kg. Jízdními výkony a spořebou se prakticky nelišilo od sedanu.

Počátkem roku 1972 rozšířily nabídku od kombi odvozené dodávky GS Service. Měly jen dvě přední sedadla a jeden páru bočních dveří, za sedadly byl nákladní prostor o objemu 1,66 m³ přístupný vyklápěcí zadní stěnou karoserie. Výráběly se buď s plechovými boky nákladního prostoru, nebo s dlouhými bočními okny.

Od léta 1972 byl pro všechny verze typu GS k mání větší čtyřválec 1222 cm³ o výkonu 60 k (44 kW). Vozy s označením GS 1220 s ním dosahovaly největší rychlosti přes 150 km/h.

Mezitím byl v březnu 1972 v Ženevě představen koncept GS Camargue, první společný projekt značky Citroën a turinského studia Bertone. Bylo to elegantní 2+2místné kupé s prosklenou zadní, jehož linie navrhl Marcello Gandini. Přední kapota se odkládala spolu s horní polovicí předních blatníků, náhradní kolo bylo tentokrát uložené v zadním sklepku.

Při rozvozu 2550 mm byl GS Camargue dlouhý 4115 mm, široký 1680 mm a vysoký jen 1150 mm. Francouzskému publiku se představil v červnu 1972 na závodišti v Le Mans a v říjnu na pařížském autosalonu.

Elegantní pětidveřové kombi Citroën GS Break Club modelového ročníku 1977



Sportovně laděný GS X2 s mlhovkami pod předním nárazníkem (1978)



Citroën GS X3 ročníku 1979 dostal jako první nový čtyřválec o objemu 1299 cm³



> V září 1973 slavil premiéru na frankfurtském autosalonu Citroën GS Birotor, jehož přední kola poháněl napříč uložený kapalinou chlazený dvoukomorový motor Wankel s krouživými pisty. Z objemu $2 \times 497,5 \text{ cm}^3$ dával výkon 107 k (79 kW) a byl spojen s třístupňovou poloautomatickou prevodovkou, takže se obešel bez spojkového pedálu.

GS Birotor se naveneck odlišoval rozšířenými lemy blatníků, ozdobnými bočními linkami, chromovanými prahovými lištami a čtrnáctipalcovými koly se specifickými poklicemi a pneumatikami 165 HR 14 X AS. Za příplatek mohl mít střechu potaženou vinylem.

Palubní deska byla osazena pěti kruhovými přístroji, prim hrály rychloměr cejchovaný do 200 km/h a otáčkoměr se stupnicí do 8000 ot/min, ovšem s červenou zónou vyznačenou od 6600 ot/min, těsně nad otáčkami největšího výkonu.

GS Birotor dokázal vyvinout rychlosť 175 km/h, z 0 na 100 km/h sprintoval za 14 s a spotřeboval 12 až 14 l benzingu na 100 km. Proto také dostal větší nádrž o objemu 56 l.

Podle oficiálních údajů automobilky bylo do roku 1975 vyrobeno jen 847 vozů GS Birotor, zasvěcení však tvrdí, že k nim je třeba připočítat pět desítek předsériových exemplářů zhotovených do března 1974. Úspěch to rozhodně nebyl.

Koncem léta 1974 přišly na trh sportovně laděné modely GS X a GS X2 s černými nárazníky i rámy oken, přídavnými světlomety

a předními sedadly s integrovanými hlavovými opěrkami.

Zatímco model X měl standardní motor 1015 cm³, dražší X2 dostal pod kapotu upravenou verzi čtyřválce 1222 cm³ o výkonu 65 k (48 kW), s níž uháněl rychlosť až 160 km/h.

V modelovém roce 1975 představoval vrchol nabídky GS Pallas s bohatou výbavou a velkoplošnými kryty kol, za příplatek i s vinylovým potahem střechy. Od září 1976 měly všechny vozy GS mřížku masky z černého plastu, nová zadní světla a nad nimi lištu z leštěného hliníku. Palubní deska všech verzí byla nyní osazena kruhovými přístroji.

Na podzim 1977 byl čtyřválec 1015 cm³ nahrazen úspornějším motorem 1129 cm³ o výkonu 56 k (41 kW). GS X2 dostal halogenové světlometry, mlhovky pod přední nárazník a na záde spoiler z černého polyuretanu. V září 1978 jej nahradil obdobně vybavený model GS X3 poháněný novým motorem 1299 cm³ o výkonu 65 k (48 kW).

Druhé vydání

V červnu 1979 představil Citroën modernizované vozy s označením GSA, jež byly uvedeny na trh v září. Měly nově tvarovanou přední, rozumnější plastové nárazníky a do karoserie zapuštěné kly dveří. Sedan se proměnil v liftback s pátými nahoru vyklápěcími dveřmi ve splývavé zadí, jejichž práh byl výše nad nárazníkem. Kombi GSA Break si zachovalo původní



S nárazníky z plastu a upravenou přídí: Citroën GSA Club představený v létě 1979

Nově uspořádaná palubní deska modelu GSA s válcovými ovladači u volantu (1981)

Dodávka GSA Spécial Entreprise měla ložnou plochu dlouhou 1,69 m (1982)

Také u nového kombi GSA Break se část nárazníku odkládala spolu se zadní stěnou



řešení zadní stěny karoserie, jež se vyklápěla vzhůru spolu se středním dílem nárazníku.

Všechny modely řady GSA poháněl čtyřválec 1299 cm³ o výkonu 65 k (48 kW). Vozy GSA Club a Pallas měly standardně čtyřstupňovou manuální převodovku, za příplatek se do nich montovala i třistupňová poloautomatická skříň C-Matic.

GSA Pallas mohl za příplatek dostat i pětistupňovou přímo řazenou převodovku. Ta se standardně montovala do sportovně laděného modelu GSA X3, ale v kombinaci s „kratším“ stálým převodem v rozvodovce.

Všechny vozy měly novou palubní desku doplněnou válcovými ovladači (tzv. satelity) u volantu, a nová sedadla i čalounění stropu. Zadní sedadlo bylo i u liftbacku sklopné.

Podvozek nezaznamenal žádné významnější změny, dostal jen nové naladění. Patnáctipalcová kola nesla pneumatiky Michelin ZXZ rozměru 145 SR 15, rezerva byla nadále vpředu pod kapotou.

Při rozvoru 2550 mm byl liftback GSA dlouhý 4195 mm, široký 1626 mm a vysoký 1349 mm, kombi GSA Break měřilo do délky 4156 mm při stejně šířce a výšce. GSA vykazoval pohotovostní hmotnost 955 kg, GSA Break 965 kg, užitečná hmotnost obou byla 400 kg.

Vozy s mechanickými převodovkami dosahovaly největší rychlosti 158 až 160 km/h, modely vybavené poloautomatickou skříní C-Matic jezdily nejvíce 150 km/h.

Do léta 1980 se pod označením GS Spécial souběžně vyráběly sedany a kombi s původní karoserií s chromovanými nárazníky poháněné motorem 1129 cm³ o výkonu 56 k (41 kW). Posledních 660 dodávek GS Entreprise bylo smontováno v Indonésii v roce 1981.

Od podzimu 1980 se motor 1129 cm³ montoval do nového základního modelu GSA, liftbacku s plastovými nárazníky a pátnáctimi dveřmi v zádi. Všechny ostatní vozy řady GSA, včetně kombí a dodávek GSA Spécial Entreprise, měly pod kapotou větší čtyřválec 1299 cm³.

Od roku 1984 se vozy řady GSA vyráběly už jen ve Španělsku, v závodě Vigo. Poslední exempláře tam opustily výrobní linku v lednu 1986. Dodatečné finále poté obstaraly tři stovky dodávek GSA Entreprise smontované v roce 1987 v Indonésii.

Celkem bylo v letech 1970 až 1981 vyrobeno 1,897 milionu automobilů řady GS včetně 391 tisíc kombí a 22 tisíc dodávek. Produkce vozů řady GSA dosáhla v období 1979 až 1987 počtu téměř 583 tisíc, z čehož bylo 87 tisíc kombí a necelých 12 tisíc dodávek.

Zajímavosti je, že se v letech 1978 až 1981 vozy Citroën GS a poté GSA montovaly i v Jugoslávii, v závodě Cimos ve slovinském Šempeteru ležícím u italské hranice asi 40 km severozápadně od Terstu. Do konce roku 1980 tam smontovali 14,5 tisíc vozů GS a v letech 1980 a 1981 také přes 1500 automobilů GSA. <