

AJAMISEN FILOSOFIAA.

CITROËN 

JOUSITUKSEN ON VASTATTAVA AUTON SUORITUSKYKYÄ JA ANNETTAVA PARAS MAHDOLLINEN MATKUSTUSMUKAVUUS.



Ennakkoluulottomuudesta syntyneet.

Kun Citroën suunnitteli uuden autosukupolven, se lähti yksinkertaisesta periaatteesta tehdään jokaisesta yksityiskohdasta paras mahdollinen.

Citroën kaasunestejousitus on erinomainen osoitus tästä teknologiasta, joka lähtee ajajasta ja ihmisen tarpeista.

Paras tulos saavutetaan pyörien erillisjousituksella. Silloin jokainen pyörä elää tienpinnan mukaan.

Citroën lähti vieläkin pitemmälle. Se kehitti pyörien välisen informaatiovaihdyksen. Tienpinnan aiheuttamat muutokset pyörien asemaan välittyvät jousitukseen kokonaistilanteena ajotapahtumasta. Silloin jokainen pyörä ohjaa muita pyöriä.

naisuudet normaalikuormalla. Kun auton kuormitus lisääntyy, jousituksen kyky käsitellä tienpinnan epätasaisuuksia muuttuu oleellisesti.

Kasvanut kuorma auton takaosassa muuttaa ajo-ominaisuuksia. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita liikenteessä, auto ei käyttäydykään totutulla tavalla.

Citroënin kaasunestejousitus poistaa täydellisesti tämän ongelman. Jousituksen teho ja auton kulkuasento pysyy aina vakiona kuorman sijoituksesta tai kuormauksesta riippumatta. Citroën käyttäytyy joka ajotilanteessa johdonmukaisen vakaasti ja rauhallisesti.



Kaasunestejousituksen tuoma lasainen kulku, mukavuus ja säädettävyyttä ovat monien muun automerkin päämäärinä ja vertauskohteina uusia jousitusjärjestelmiä kehitellessä.

Jousitus vaikuttaa ratkaisevasti ajo-ominaisuuksiin.

Tasapainoisuus on auton vakavuuden salaisuus. Ajotilanteessa jokaisella pyörällä on allaan eri tasolla oleva pinta. Jousituksen tehtävä on pitää pyörien otteet tukevasti tihen.

Jousituksen progressiivisuus.

Pyörien joustovastuksen on hallittava pyöriin kohdistuvan kuormituksen lisääntyessä.

Citroënin jousituksen kaasunestejousitus puristuu kasvan ja sen vastavoima lisääntyy jyrkästi paineen kasvaessa. Käytännössä kaasunestejousitus ei siis koskaan pohjaa.

Jousitus ei saa muuttua kuorman muuttuessa.

Useimpien autojen jousitus on suunniteltu antamaan ihanneomi-



Citroënin jousitusjärjestelmä pitää myös maavaran vakiona ja valojen suuntauksen oikeana.

Maavaran säädettävyys.

Citroënin ainutlaatuinen jousitus tarjoaa edun, jota ei ole vakiona normaaleissa henkilö- tai farmati-autoissa: säädettävän maavaran.

Maavara voidaan säätää eri asentoihin auton sisältä ja myös liikkeellä ollessa. Tällöin hyvillä teillä ja nopeassa ajossa auton ajo-ominaisuudet ja painopiste saadaan ihanteellisiksi, huonoilla ja kuoppaisilla teillä voidaan ajaa perille ilman alustan vaurioitumisen pelkoa.

Jousituksen kestävyys.

Jo normaalissa ajossa jousitus joutuu jatkuvaan edestakaiseen liikkeeseen, huonoilla teillä rasitus kasvaa moninkertaiseksi. Tämä asettaa rajut vaatimukset jousitusjärjestelmän tekniselle kestävyydelle.

Citroënin kaasunestejousituksessa on huomattavasti vähemmän kuluvaa osaa kuin normaalissa mekaanisessa jousituksessa. Tämä merkitsee suurempaa kestävyyttä, luotettavampaa toimintaa ja vähemmän sika-alttiita osia.

Viati Citroënin kaasunestejousituksessa ovat erittäin harvinaisia. Sitä on osoituksena mm. se, että annamme sille 2 vuoden takuun.

CITROËN
AJAA EDELLÄ

GS Club, GS Club Break, GS Pallas, GS Pallas C-matic, CX 2000 Super, CX 2400 Pallas, CX 2400 Pallas C-matic.
Citroën-takuu: 12 kk ilman km-rajoitusta, hydraulikka (kaasunestejousitus) 2 vuotta/100.000 km.



Ajamisen filosofiaa n:o 2

AKTIIVINEN TURVALLISUUS ON ENSISIJAINEN JA VÄHENTÄÄ PASSIIVISEN TURVALLISUUDEN TARVETTA.



Auto on rakennettava ihmisen ympärille.

Auton toiminnot, käyttäytymisen ja liikkeen jatkuminen riippuvat ohjauspyörää pitelevästä ihmisestä.

Auton hallintaan vaikuttavien laitteiden, mittareiden ja merkkivalojen sijoittamisen periaate on, että käyttö ja havaintojen tekeminen eivät saa häiritä keskittymistä varsinaiseen ajamiseen.

Ajajan on kilometrin matkalla otettava vastaan satoja impulsseja, joiden pohjalta on tehtävä ratkaisu tai jokin muu toiminta. Liikenteihteyden kasvu lisää jatkuvasti näiden impulssien määrää.

Citroenin periaate.

Citroen lähti uuden autosukupolven suunnittelussa periaatteesta: jokaisesta yksityiskohdasta tehdään paras mahdollinen.

Hallintalaitteissa noudatettiin toimivuuden periaatetta. Kaikki säätimet ja katkaisimet on sijoitettu kuljettajan ulottuville johdonmukaiseen järjestykseen. Mittaristo on

selkeälukuinen ja aina näkyvillä ohjauspyörän asennosta riippumatta, merkkisymbolit ovat selvät ja antavat kaikkein tarpeellisen informaation.

Huonossa säässä ja pimeällä hallintalaitteiden käyttö lisääntyy, ja niiden sijoituksen sekä käsittelyn vaivattomuuden merkitys kasvaa.

Ajaminen on näkemistä.

Turvallinen autoilu on ennakkoivaa ajamista. On jatkuvasti tiedostettava liikennetapahtumat edessä, sivuilla ja takana.

Citroen on vähentänyt ns. kuolleet kulmat lähes olemattomiin, näkyvyys joka suuntaan on esteetön.

Pimeällä ajettaessa valot ovat auton silmät. Citroenissa ne ovat suurikokoiset ja tehokkaat halogeenit. CX:ssä on vakiona ajovalopesimet.

Kaasunestejousituksen ansiosta auton kulkuasento on kuormauksesta riippumatta aina sama ja siksi myös valojen suuntaus aina oikea.



Etuvetoisen ohjausgeometriaa.

Citroen on etuvetoisen uranuurtaja. Se esitteli ensimmäisenä etuvetoiset vakio mallit. Nykyinen suuntaus automaailmassa on yhä enemmän etuvetoisen kannalla.

Suomen talvessa ja mutkaisilla teillä etuveto pääsee oikeuksiinsa. Suurin osa auton painosta on vetävien ja ohjaavien pyörien päällä ja siksi vaikeista paikoista ja keleistä selviää varmempaan kuin takavetoisella.

Kaikkissa Citroen-malleissa on tarkka hammastanko-ohjaus. GS:ssä on ns. nolapisteohjaus, joka estää voimakkaat suunnanmuutokset ohjauksessa silloin kun etupyörät ovat eriarvoisilla kiikapiinnoilla.

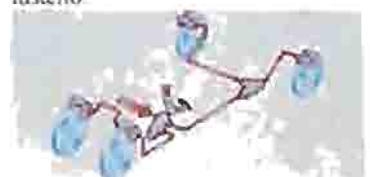
CX-malleissa on progressiivisesti toimiva ohjaustehostin. Sen ohjausta keventävä vaikutus on suurimmillaan, kun vauhti on pieni ja tehostus alenee tasaisesti nopeuden kasvaessa.

Nopeutta tärkeämpää on kyky pysähtyä.

Auton suorituskyvyn ja jarrutusominaisuuksien välin on jätettävä tietty turvallisuuskorjaus. Sita tarvitaan likktilanteissa, jolloin on turvaututtava hätäjarrutukseen. Auton on silloinkin toimittava vakaasti ja johdonmukaisesti.

Citroenissa on 2-piiriset korkeapainesteelliset toimivat levyjarrut kaikissa pyörissä. Ne säätävät automaattisesti kuormituksen mukaan. Käytävissä on aina oikea ja riittävä jarrutusteho.

Passiivista turvallisuutta.



Citroenin aktiivista turvallisuutta on myös etujarrupalojen kuluneisuudesta kertova merkkivalo.

Passiivista turvallisuutta.

Citroen on pureutunut aktiivisesti myös törmäystilanteissa tarvittavan passiivisen turvallisuuden kehittämiseen.

Auton etu- ja takapää on rakennettu kokoonpuraviksi, matkustamon ympärillä oleva runko vahvaksi, sisätilat pehmeiksi ja peräänantaviksi. Ohjauspyörän akseli on kokoonpurava.

Citroenin tyyli ajaa.

Citroen on auto, joka opettaa ajamaan oikein. Sen mukavuus ja kulun vaivattomuus on parhaimmillaan tasaisessa, ennakoivassa ajossa.

CITROËN
AJAA EDELLÄ

GS Club, GS Club Break, GS Pallas, GS Pallas C-matic, CX 2000 Super, CX 2400 Pallas, CX 2400 Pallas C-matic.

Citroën-takuu: 12 kk ilman km-rajoitusta, hydraulilikka (kaasunestejousitus) 2 vuotta/100.000 km.



AUTON MUOTOILU TÄHTÄÄ SUORITUSKYVYN PARANTAMISEEN.

Ajamisen filosofiaa n:o 3



Tarkoituksenmukaisuus on aina kaunista.

Kun Citroën vuonna 1973 esitteli CX-malliston, moottoritoimittajien mielestä se oli maailman kaunein auto.

Citroën ei uutta autosukupolvea muotoillessaan pyrkinyt yksinomaan silmiä hiveleviin linjoihin. Se lähti suunnittelussaan vähentämään auton suurinta vastusta ja tehonviejää - ilmanvastusta.

Ilmanvastuksen vaikutukset.

Ilmanvastus kasvaa auton nopeuden nolloni. Jo 100 km tuntinopeudella se muodostaa auton kulkua vastustavista voimista suurimman osan.

Ilmanvastuksen pienentäminen nostaa huippunopeutta ja kiihtyvyyttä sekä vähentää polttonesteenkulutusta.

Nopeuden kasvaminen vaikuttaa myös ajo-ominaisuuksiin: Ilma-

virta painautuu auton alle ja pyrkii nostamaan sitä ylöspäin heikentäen näin auton otetta tienhen.

Aerodynaamisen muotoilun pyrkimys on vähentää ilmanvastusta ja kumota nopeuden kasvessa auton keventyminen. Auton pitää painavasti painautua tiukemmin tien pintaan.

Citroënin aerodynaamiset saavutukset.

Länsi-saksalainen autojärjestö ADAC suoritti testin, joka todistaa vakuottavasti Citroënin ylivoimaiset aerodynaamiset ominaisuudet muihin vakioautoihin verrattuna.

Testissä tutkittiin autojen sivutuuliherkkyyttä, 40 esimerkistä autoa ajoi 100 km:n tuntinopeudella puhallinrivin ohi, joka puhalsi ilmavirtan suoraan sivulta myrskytuulen nopeudella (22 m/s).

Tässä testissä Citroën oli vakioautoista paras: CX:n sivuttaissiirtymä

oli ylivoimaisesti pienin, vain kuudesosa huonoimmasta tuloksesta.

Toisessa testissä autojen annettiin vapaasti rullata 140 km:n lähtönopeudesta kunnes nopeus laski 100 km/tunnissa. Citroën rullasi 27,1 sekunnin ajan, joka oli 4,6 s kauemmin kuin seuraavaksi paras aika ja 11,6 s parempi kuin aerodynaamisilta ominaisuuksiltaan heikoimman auton aika.

Tarkoituksenmukaisuus ei vanhene.

Citroën GS ja CX eivät ole enää mitään uutuuksia. Silti ne edustavat tänä päivänä automaailman tulevaisuutta.

Niiden tekniikka ja muodot ovat aina yhtä tuoreet ja ajattomat.

Näiden vuosien ja miljoonien kilometrien aikana Citroën on todistanut olevansa kestävä ja luotettava auto.

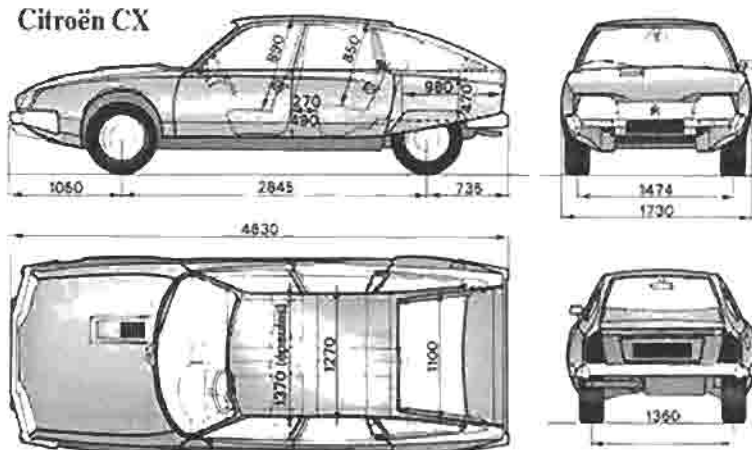


GS Club, GS Club Break, GS Pallas, GS Pallas C-matic, CX 2000 Super, CX 2400 Pallas, CX 2400 Pallas C-matic.
Citroën-takuu: 12 kk ilman km-rajoitusta, hydraulikka (kuusineistojousitus) 2 vuotta/100.000 km.

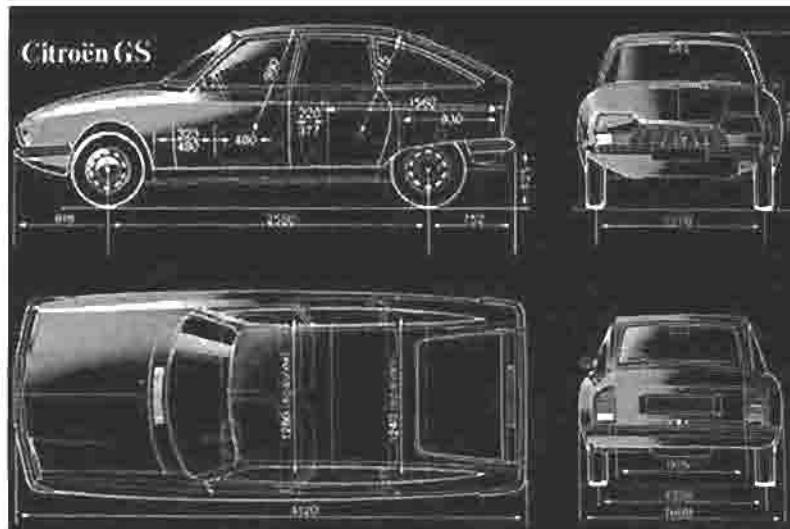
CITROËN
AJAA EDELLÄ



Citroën CX



Citroën GS



Tekniset tiedot:

		CX 2000		CX 2400	CX DIESEL	
		4-syl. bens.moottori			4-syl. pyörrekammiodiesel	
Moottori	tyyppi	1965	2347		2500	
	iskutilavuus cm ³	75/92	85/92		55/71	
	teho kW/l/s (DIN hv/t/min)	(102/5500)	(115/5500)		(75/4250)	
	vääntömomentti Nm/l/s (DIN kpm/t/min)	152/50	180/46		150/33	(15.3/2000)
Sähköjärjestelmä	akku V/Ah laturi W	12/60 1008	←	←	12/88	
Jarrut	levyjarrut kaikissa pyörissä, toiminta hydraulisen järjestelmän paineella					
Ohjaus	hammastanko					
	tehostin	on	←		←	
	ohjauspyörän kierrokset	2.5	←		←	
	kääntöympyrän halkai- sija pyöristä/m	10.9	←		←	
Jousitus	kaasunestejousitus, säädettävä maavara					
Renkaat	Michelin	185HR14	←		←	
Suoritusarvoja	huippunopeus km/h	174		181		147
	kulutus tasaisella 90 km/h nopeudella l	8,2		8,3		6,5
Polttonestesäiliö	tilavuus l	68	←		←	
Painot	omapaino kg	1280		1330		1330 (teht ilm.)
	teht. sallimat perävaununpainot					
	- jarruin kg	1300	←		←	
	- ilman jarruja kg	630		650		665

Vakiovarusteet:

- Mittaristo: nopeus, matka, osamatka, polttoneste, jännite, jäähdytysnesteen lämpö ja moottoriöljyn määrä.
- Merkki- ja varoitusvalot: käsijarru, kaukovoalo, suuntavilkku, pysäköinti, 4-valovilkku, hydraulikkapaine, yleisSTOP, moottoriöljyn paine, jäähdytysnesteen lämpö, moottoriöljyn lämpötila, polttoainemäärä, etujarrupalojen kuluminen, ajovalo, takalasin lämmitin sekä momentinmuuntimen ylikuumentuminen (C-matic).
- Lämmitettävä takalasi
- Käsikäyttöinen rikastin
- 3-nopeuksinen lämmityslaitte puhallin
- Kvarttsikello
- Sähköiset lasinostimet (Pallas)
- Valeistu hansikaslokero
- Kartanlukuväli (Pallas)
- Savukkeensytytin
- 3-nop. tuulilasinpyyhiin (tiikuasento) (Pallas)
- Sähkökäyttöinen tuulilasinpesin
- Säädettävät pääntuet (etuist.)
- Lukuväli takana, 2 kpl (Pallas)
- Tuhkakuppeja, 3 kpl
- Rullavyöt
- Päivä/yö-asentoinen taustapeili
- Sisältä säädettävä sähkötoim. ulkopeili (Pallas)
- Kääntyvä kynnärnoja, takana
- Kaikissa ovissa paikat kovaäänisille
- Lapsilukot, takana
- Radioantenni (Pallas)
- Ajovalopesimet (Pallas)
- Peruutusvalot
- Halogeenivalot

Tekniset tiedot GS Club, GS Pallas, GS Break

Moottori	tyyppi	4-syl. ilmajäähdytteinen Boxer-moottori		
	iskutilavuus cm ³	1222		
	/syl.halk./isk.pit. mm	77/65,51		
	kW/l/s	43,4/96		
	(teho hv/DIN/t/min)	59/5750		
	Vääntömomentti			
	Nm/l/s	87,3/54,2		
	(kpm/DIN/t/min)	8,9/3250		
Voimansiirto	etupyöräveto, kuiva yksilevykytkin, synkronoidut ajovaihteet, lattiovaihte			
Sähköjärjestelmä	akku V/Ah laturi W	12/45 vaihtovirta 490		
Jarrut	levyjarrut kaikissa pyörissä, 2-piiriset, painenesteellä toimivat			
Ohjaus	hammastanko-ohjaus, etupyörissä ns. nollapistehajaus, nivelletty ohjaustanko			
Jousitus	kaasunestejousitus, säädettävä maavara kolme eri korkeutta: 1. normaali ajokorkeus 2. ajo erikoistilanteissa 3. pyörän vaihto tms.			
Renkaat	teräskudoksiset Michelin-worenaat 145-15			
Suoritusarvoja	huippunopeus km/h	151	Break 149	
	polttonesteen kulutus tasaisella 90 km/h/120 km/h nopeudella l	6,8/9,6	6,8/9,8 (Break)	
Painot	omapaino kg	Club 940	Pallas 910	Break 910
	kokonaispaino kg	1340	1340	1340

Vakiovarusteet:

- Mittaristo: Nopeus, matka, osamatka, polttoneste, kierrosiluku ja jännite.
- Merkki- ja varoitusvalot: kaukovoalo, muut valot, vilkku, jarrupalojen kuluminen, takalasin lämmitin, rikastin, moottoriöljyn paine, hydraulikkapaine
- 2-nopeuksiset tuulilasinpyyhkimet
- Sähkökäyttöinen tuulilasinpesin
- Käsikäyttöinen rikastin
- Päivä/yö-asentoinen taustapeili
- Mittarivalojen säätö
- Rullavyöt
- Lämmitettävä takalasi
- Savukkeensytytin
- Tuhkakuppeja, 3 kpl
- Etuovissa pitkät ovikotelot
- Lapsilukot, takana
- Etuovissa heijastimet
- Hydrauliiikan varoitusvalon tarkistusnuppi (Pallas)
- Säädettävät pääntuet (Pallas)
- Tartuntakahvat, 3 kpl (Pallas)
- Kääntyvä kynnärnoja, takana
- Peruutusvalot
- Raitis- ja lämminilmahuuhtaimet
- Halkaisysuojassa make-up pelli
- Kvarttsikello
- Halogeenivalot

Oikeudet muutoksiin pidätetään.