

CITROËN ^ GS



Tillhör
SVENSKA CITROËNKLUBBEN

Först med framhjulsdraft. Först med nollpunkt hjulupp-hängning. Först med den enekrade säkerhetsratten. Först med den gashydrauliska fjädningen. Som man för övrigt alltjämt är ensam om.

Listan skulle kunna göras ännu längre för att visa hur Citroën alltid gått före när det gällt att skapa bilar som ger maximal åkkomfort och körsäkerhet till vettigt pris.

Att köpa bil är idag fråga om så stora slantar att man måste välja noggrant. Vad ger Citroën GS om man jämför med större och betydligt dyrare bilar t.ex.

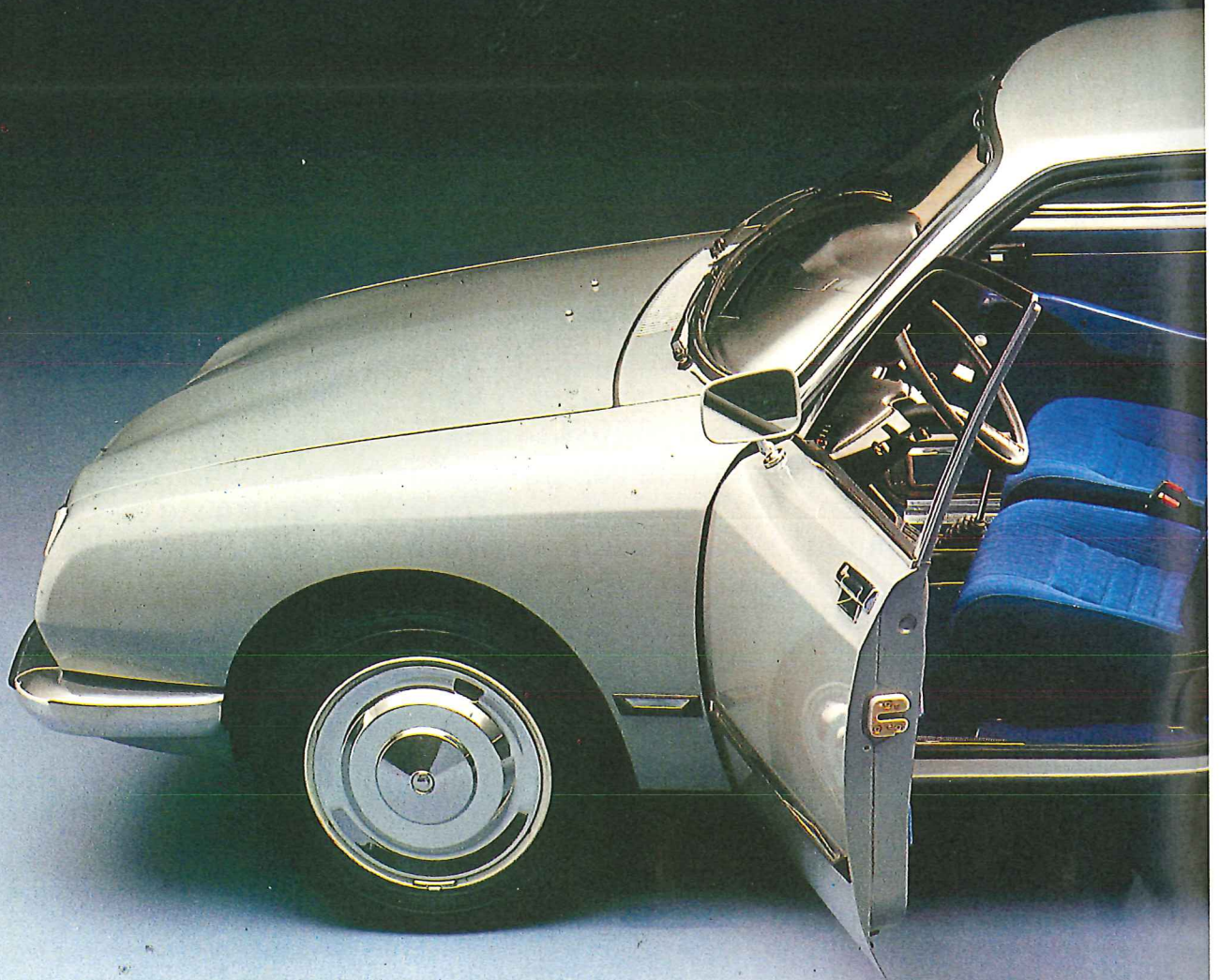
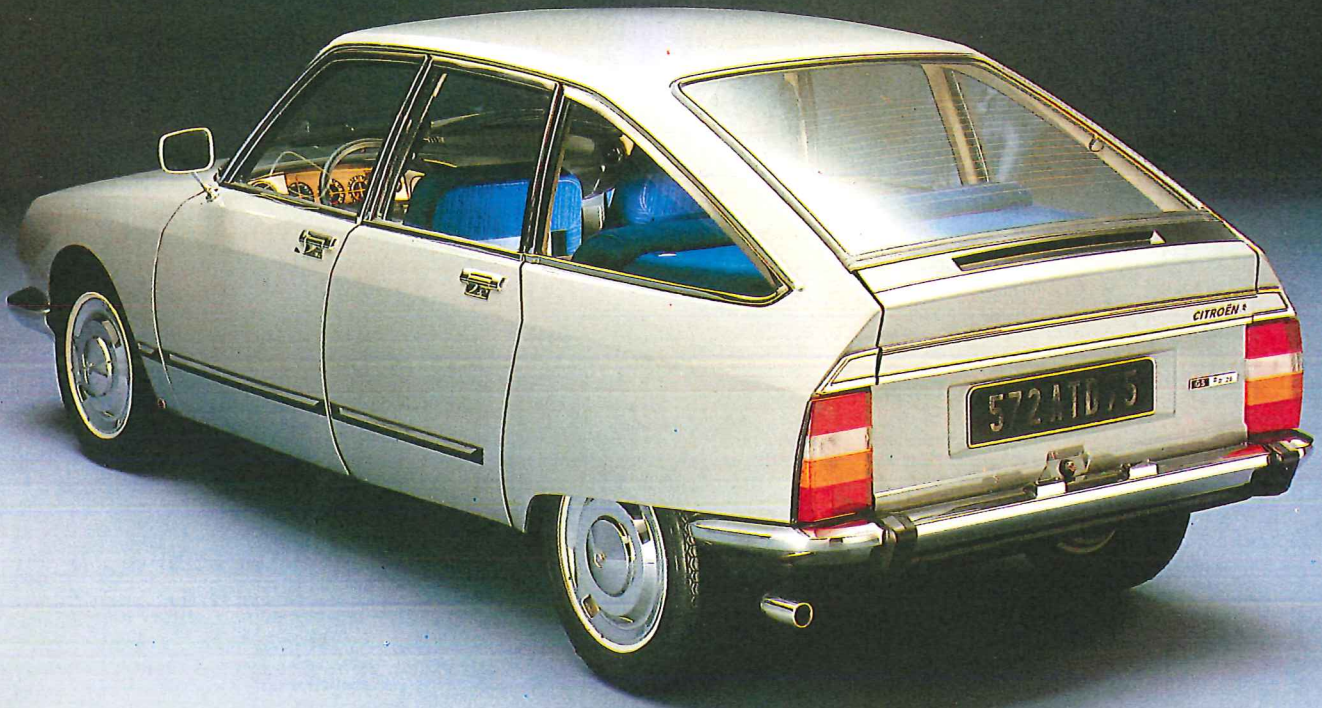
Mercedes 230 eller Volvo 244? Du får inte särskilt mycket bättre utrymme för den stora prisskillnaden.

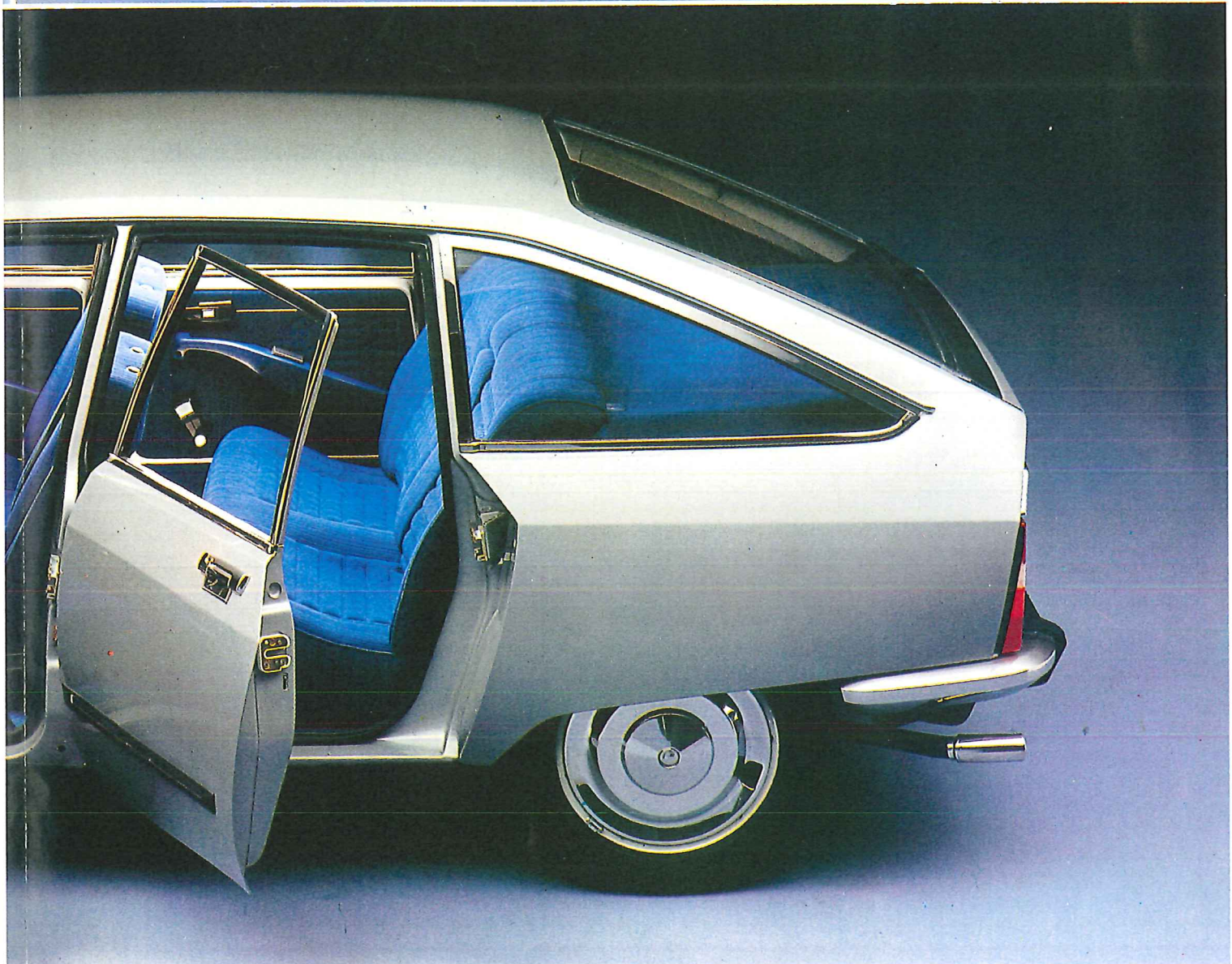
Eller är det värt de dyra tusenlapparna att få en Mersa som har 8 cm bättre benutrymme för föraren eller 4 cm högre i tak eller 13 cm bättre armbågsbredd? Kanske du gärna betalar dom slantarna för att kunna accelerera en halv sekund snabbare från 0–100 än med Citroën GS.

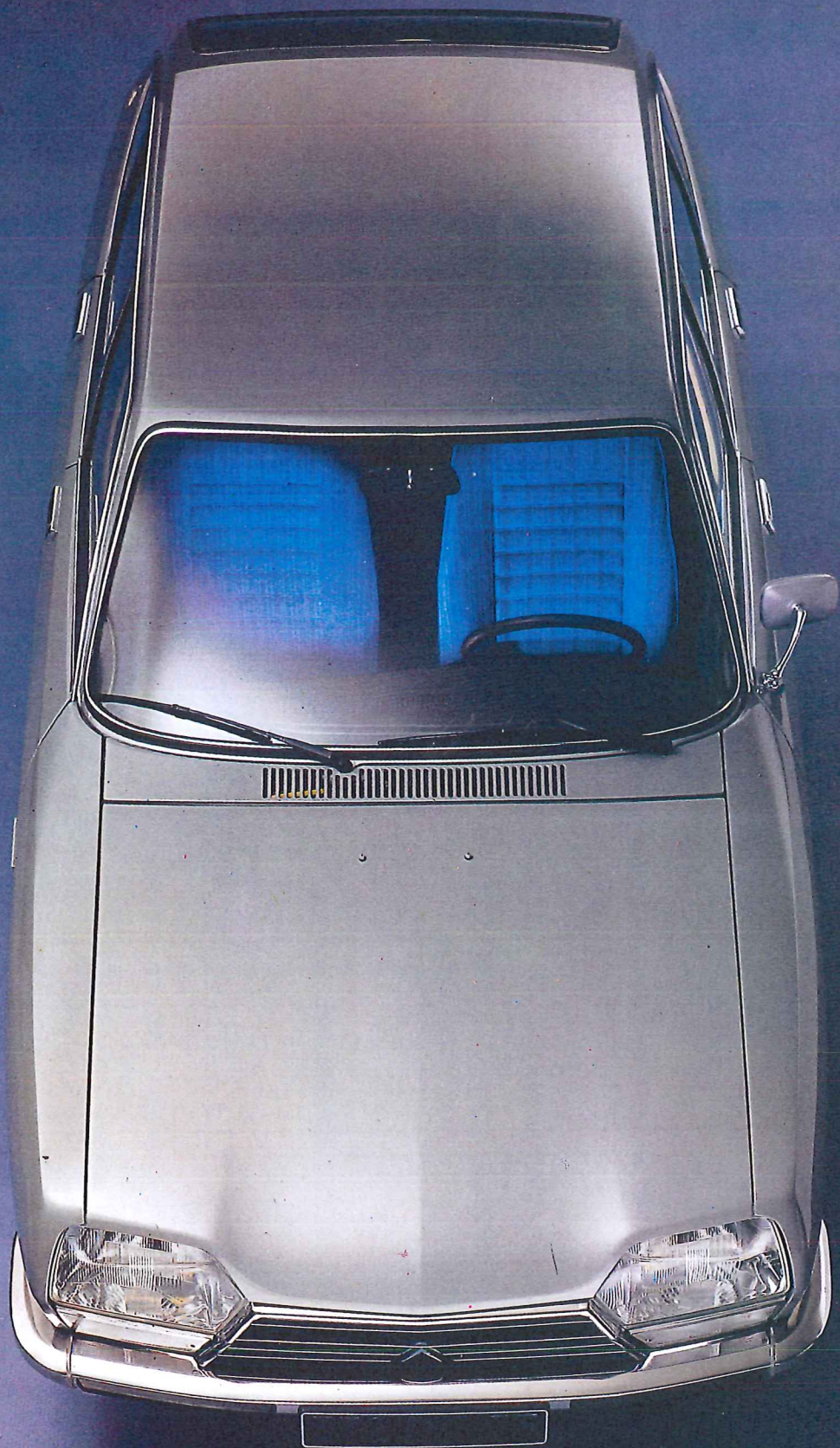
Volvon som också kostar betydligt mer än komfortabla GS har bara 4 cm mera benutrymme för föraren och 6 cm mera armbågsbredd. Takhöjden bak är faktiskt 2 cm lägre än i Citroën GS. Men i gengäld är man 1 cm högre där fram och accelererar från 0–100 3,1 sekunder snabbare.

Dom här siffrorna är hämtade från Jan Ulléns "Bilfakta sommaren -76" för att visa att Citroën GS redan vid en yttre bedömning står sig bra i konkurrensen. Lägg sedan till alla andra storbilsegenskaper som vi berättar om i den här trycksaken. T.ex. Citroëns unika fjädning, fantastiska bromsar, aerodynamiska utformning m.m.

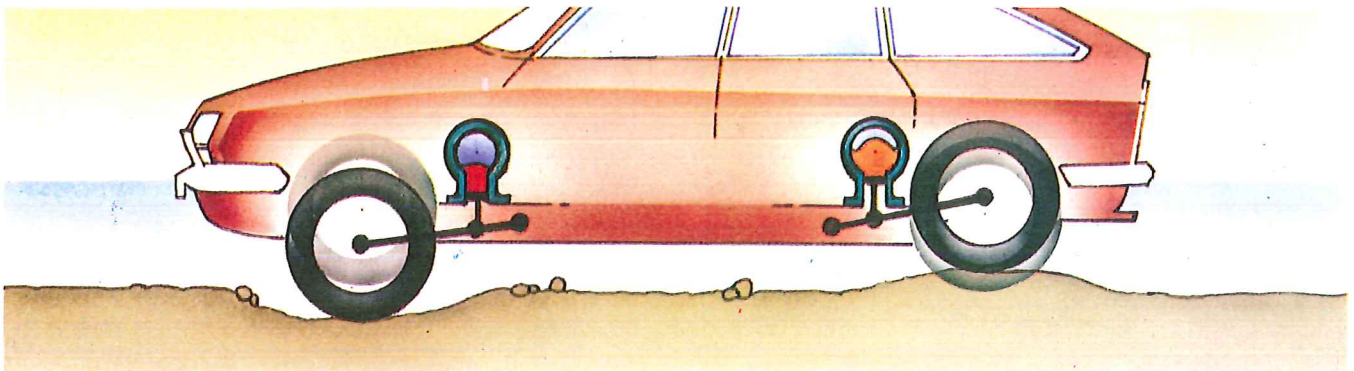
Då finner du kanske att Citroën GS ger dig en stor bil på köpet.



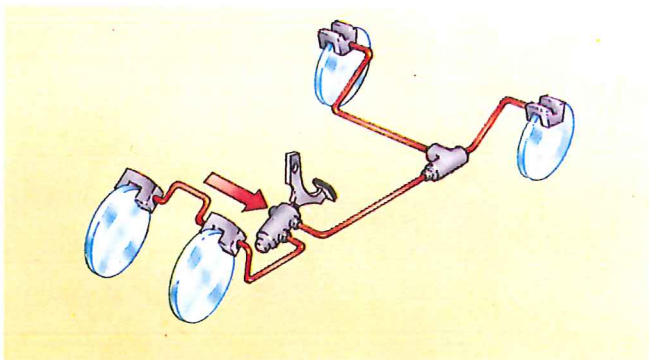




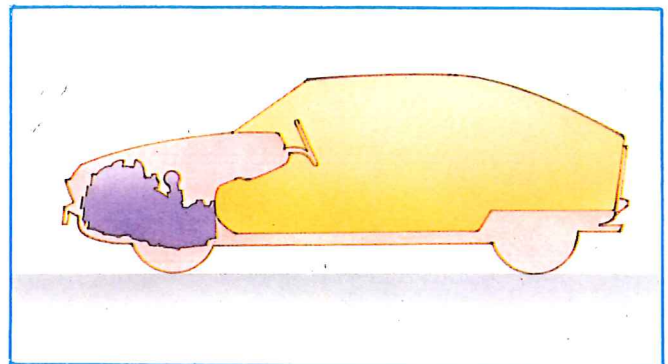




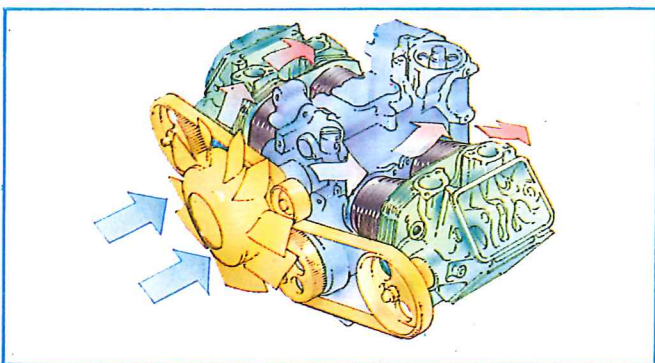
Citroën GS har ett av världens mest avancerade fjädringssystem: gashydrauliken som Citroën introducerade för tjugo år sedan och som finns i mer än två miljoner bilar. Den ger en åkkomfort och en körsäkerhet som betydligt dyrare bilar inte kan erbjuda. Den gör det omöjligt att lasta ner bakändan hur mycket man än försöker – vagnen håller alltid samma nivå över marken.



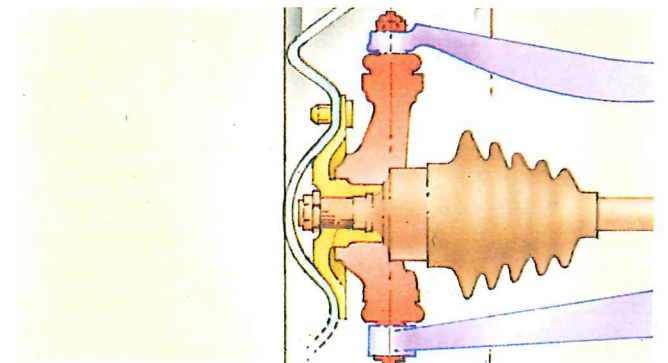
Citroën GS har ett bromssystem som inte ens dyrare bilar kan skryta med. Skivbromsar runt om, med servo och bromseffektfordelare.



Citroën var först med framhjulsdraft i serieproduktion för över 40 år sedan. Det har gett erfarenhet och försprång, som betyder bättre väghållning.



Citroën GS har en motor som är konstruerad med hänsyn till dagens hastighetsbegränsning och höga bensinpris. Accelerationssnabb och bensinsnål. Toppfart ca 150 km, men så fort får du inte köra.



Citroën GS har kuggstångsstyrning och nollpunkt hjulupphängning som ger körförmåga som många dyrare bilar skulle vara glada åt. Ratten är genialt säker. Inget rattcentrum eller rattstång som kan skada.

När man talar om säkerhet ska man inte bara tänka på hur en bil kan skydda passagerarna om olyckan skulle vara framme. Det är ännu viktigare att tänka på alla de säkerhetsdetaljer som ska se till att man inte råkar ut för en kollision eller kör av vägen. Bilen måste ha sådana vägegenskaper och köregenskaper att föraren kan behärska sitt fordon i alla situationer.

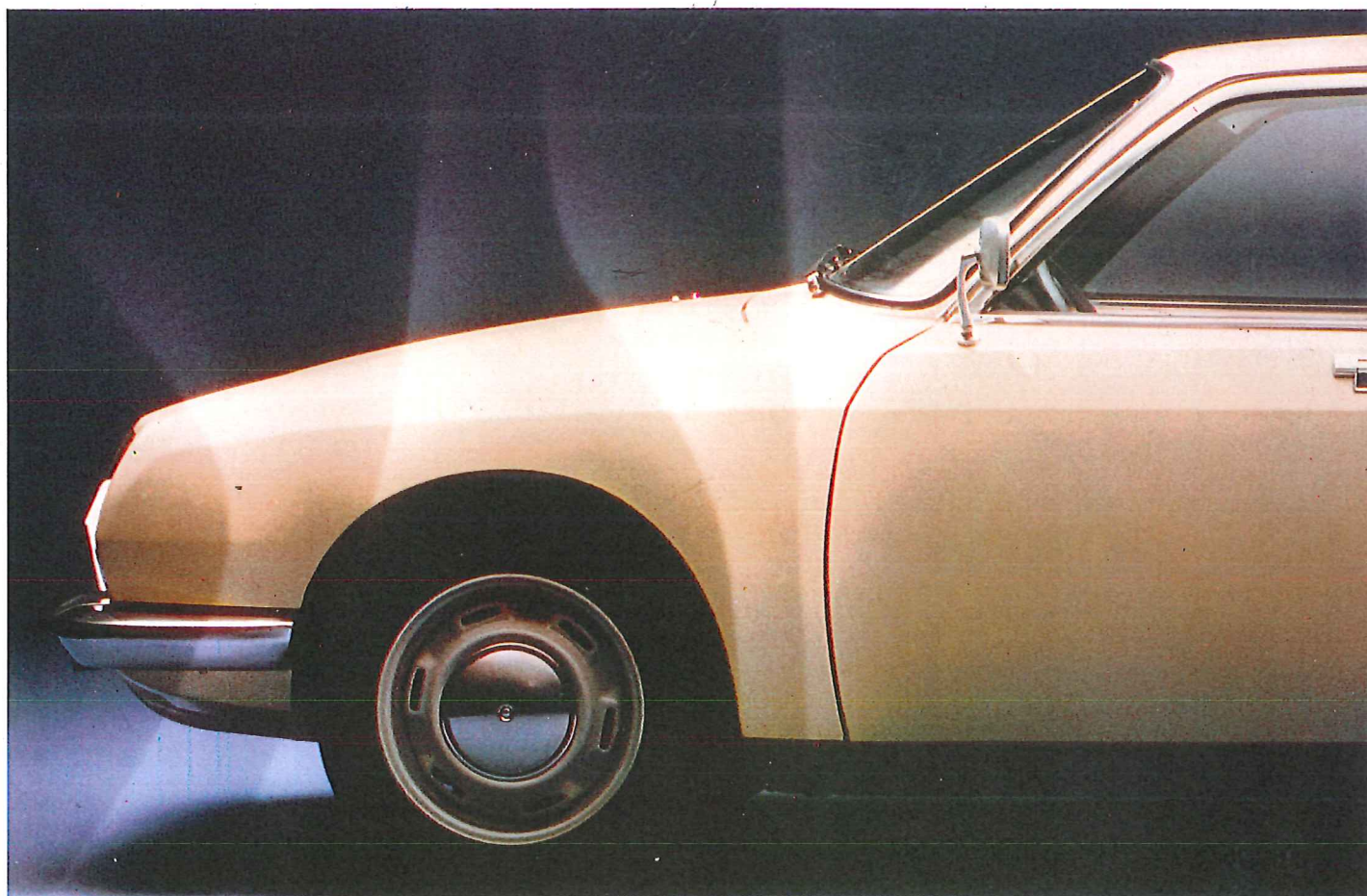
Hur man än accelererar, hur man än kör i kurvorna, hur man än bromsar så ska bilen så långt som möjligt behålla sin kursstabilitet.

Det är så Citroën GS har konstruerats. Storbilsfjädringen t.ex. gör att det inte bara är skönt att åka i en GS. Ännu viktigare är att det unika systemet ökar körsäkerheten oberoende av hur vägen ser ut.

Gashydrauliken bygger på samma system som den hydraulik man utnyttjar i andra sammanhang när säkerheten är väsentlig. I flygplan t.ex., fungerar det mesta med hydraulik. Och bromssystemet i alla bilar är hydrauliskt. Vem skulle köra med mekaniska bromsar idag!

Den gashydrauliska fjädringen tillsammans med de individuellt upphängda hjulen gör att Citroën GS är i det närmaste okänslig för gropar i marken, ojämna vägkanter, uppskjutande stenar etc. Bilen behåller alltid sin nivå över marken, t.o.m. om den blir "låg-halt" genom att ett eller ett par hjul sjunker ner eller åker upp nånstans på grund av väghinder.

En vanlig bil blir oftast mindre kursstabil om den är tungt lastad. Bakändan sjunker ner och det påverkar väghåll-



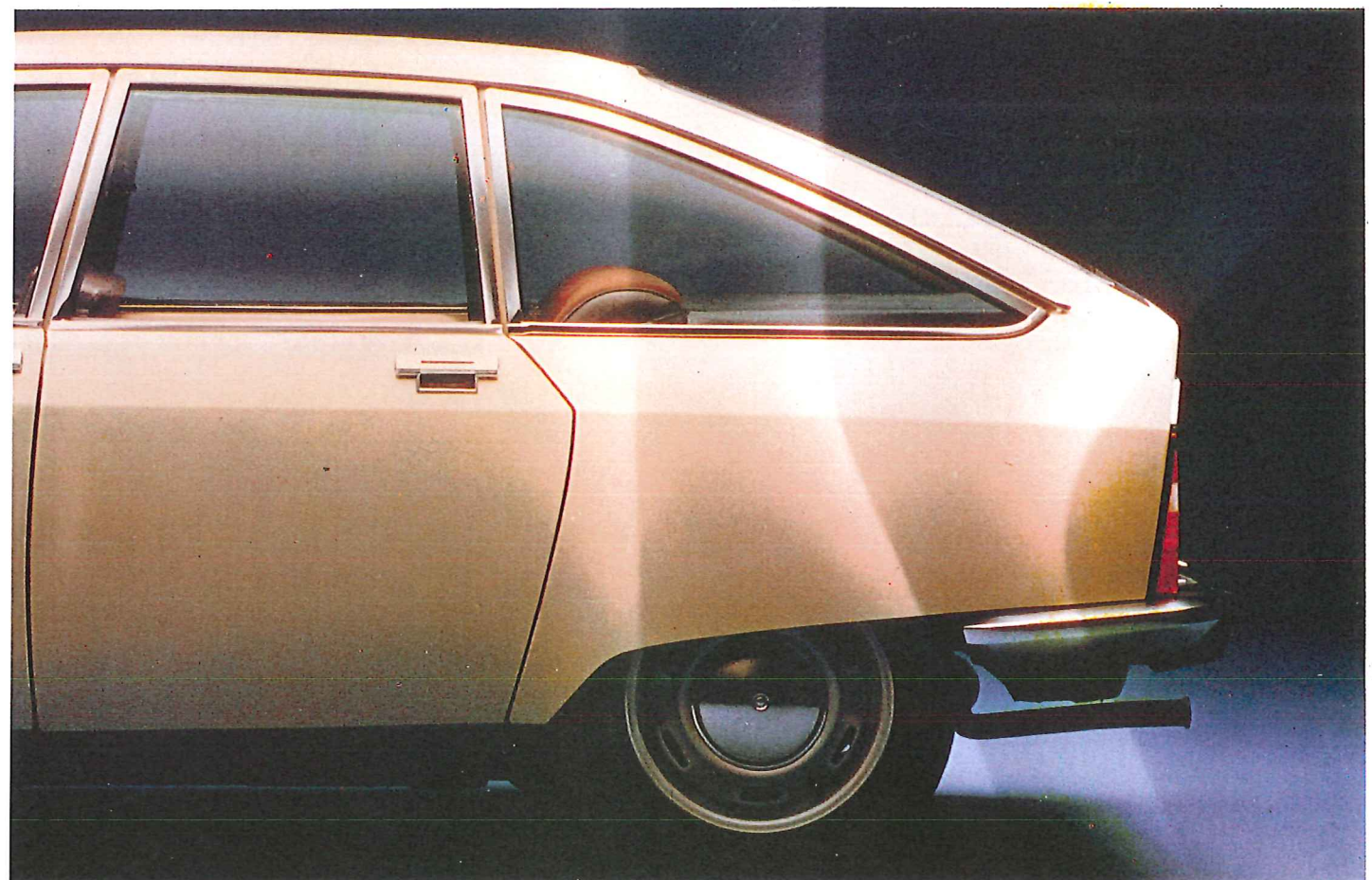
ningen, inte minst i höga farter på kurviga vägar. Citroën GS uppför sig på exakt samma sätt oberoende av last tack vare den gashydrauliska fjädringen och den konstanta höjden över marken. Därför ska du helst provköra en Citroën GS på riktigt dåliga vägar och med mycket last där bak.

Storbilsbromsarna ger naturligtvis också ökad säkerhet. Citroën GS har skivbromsar på alla 4 hjulen, vilket är ytterst ovanligt på standardbilar. T.o.m. om du betalar betydligt mer.

Naturligtvis har systemet två oberoende kretsar. Att bromsarna är servoassisterade hade du kanske inte väntat dig av en bil i den här prisklassen. Säkert inte heller att bromsbeläggen automatiskt justeras vid slitage. Och fördelaren som justerar bromseffekten på bak- och framvagn beroende på lasten är ganska unik. Men en viktig säkerhetsdetalj som borde vara standard på alla bilar.

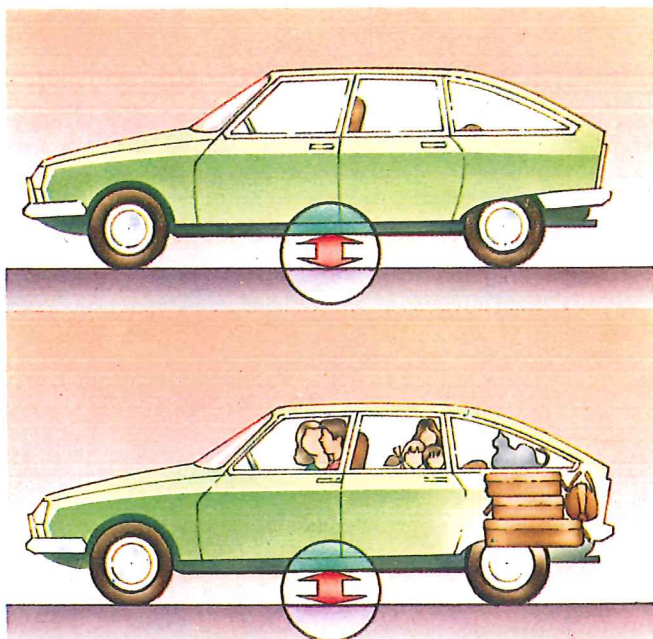
Själva karossen då? Hur fungerar den om något skulle hända? Fyra dörrar är inte bara

bekvämt utan också säkert. Det finns krockzoner både fram och bak. Stötfångarna är överdimensionerade med korsformad profil som står emot lättare krockar. Passagerarutrymmet är omgivet av stål och har partier som ska fånga upp stötarna om det smäller. Bensintanken sitter väl skyddad långt framför bakre stötfångaren.

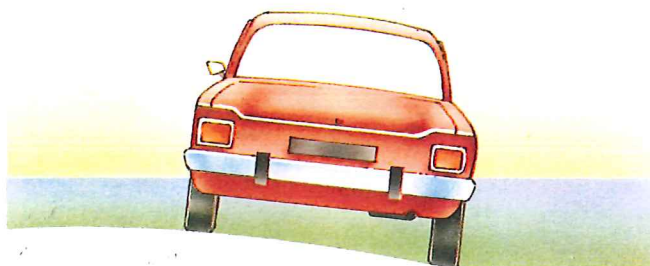
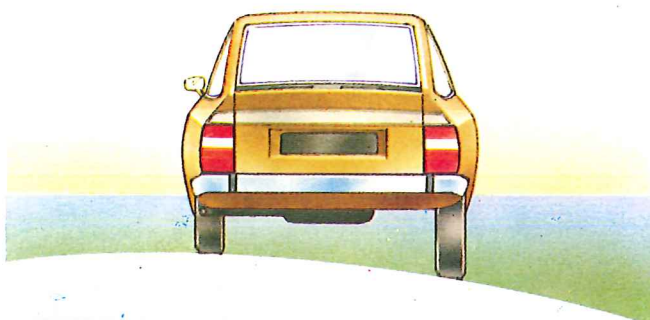


Deformerbara krockzoner runt om på Citroën GS ska absorbera så mycket som möjligt av stötenergin vid en kollision.

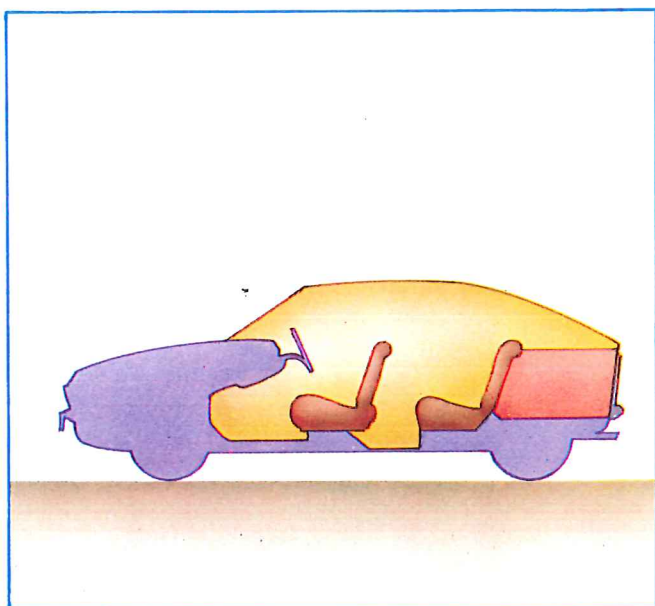




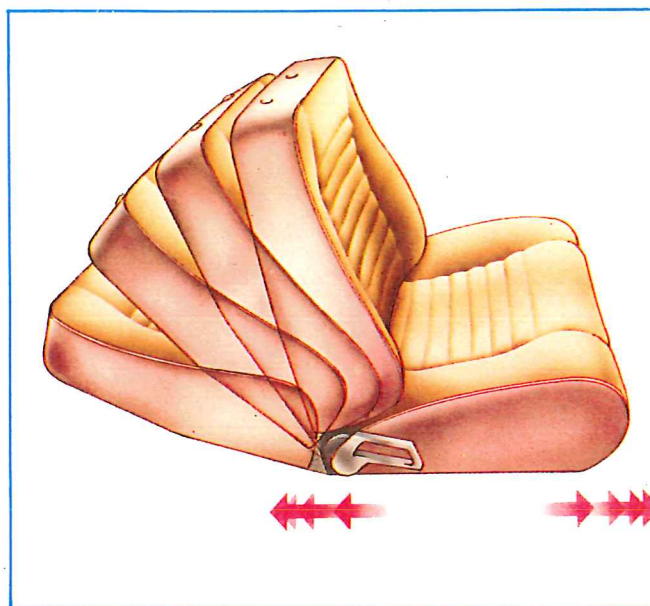
Den gashydrauliska fjädringen hittar du inte på något annat märke, hur mycket du än vill betala. Den håller Citroën GS alltid på konstant höjd över marken. Genom att varje hjul är individuellt upphängt



är däckerna alltid i kontakt med vägbanan. Bilens rörelser elimineras. Och kör man på verkligt besvärliga vägar, inne i skogen t.ex. kan man höja bilen enkelt genom ett handreglage.

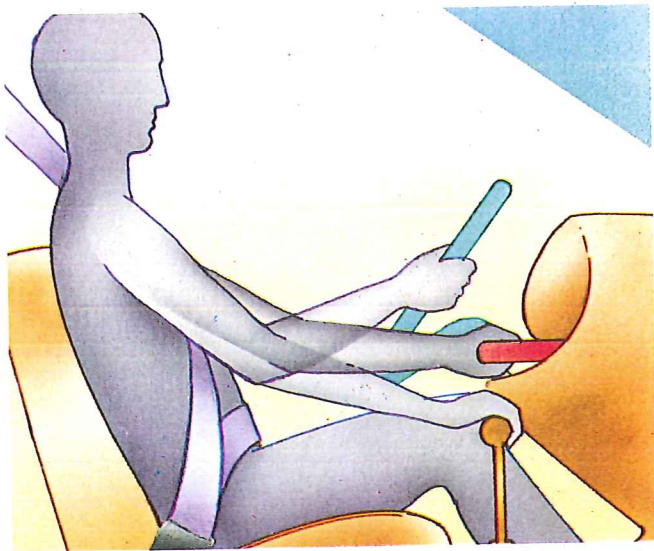


Det är gott om utrymme i Citroën GS som du såg på tredje sidan i jämförelsen med betydligt dyrare bilar. Inteminst takhöjden är imponerande. I Citroën GS

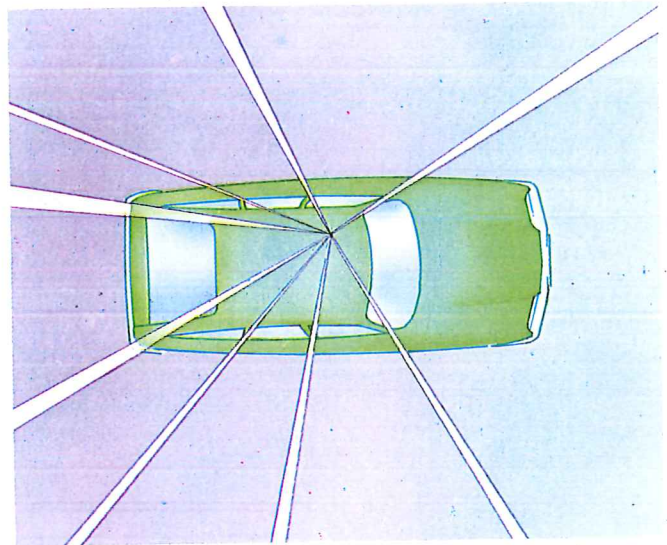


sitter man sällsynt bekvämt. Stolarna är anatomiskt korrekt utformade. Allt för att man inte ska bli trött på långfärder. Också det en säkerhetsdetalj.

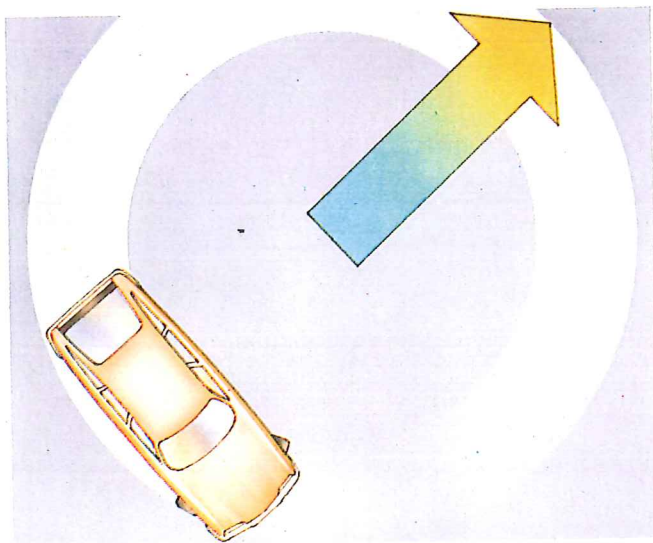




När man kör bil ska man ha uppmärksamheten på vägen och inte på instrumentbrädan och reglagen. Man ska inte behöva fara runt med handrörelser för att komma åt de olika reglagen. I Citroën GS sitter allt intill ratten: signalhorn och ljustuta, blinkers, reglage för hel- och halvljus, vindrutetorkare och spolare. Och avläsningen av instrumenten sker blixtsnabbt genom de genialt enkla indikatorlamporna.



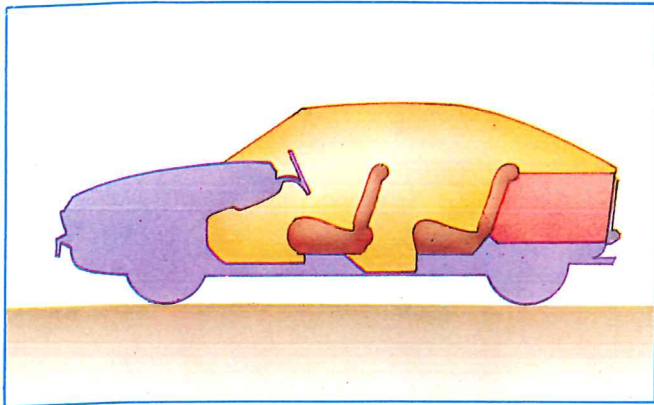
Sikten i en GS är ovanligt god med nästan total runtomsikt. Det finns inga stora döda vinklar tack vare de stora rutorna.



Citroën GS är ovanligt lättkörd också i tätortstrafik. Vändradien är bara 5,20 meter och den avrundade fronten gör det också lätt att parkera.



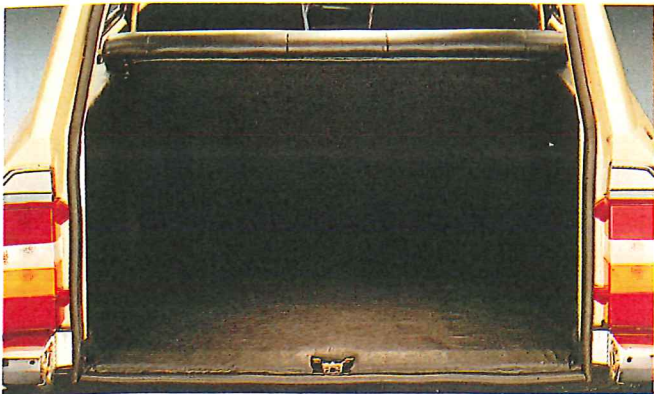
Den s.k. nollpunktupphängningen av framhjulen gör att ojämnheter i vägbanan inte känns i ratten. Det goda väggreppet förstärks dessutom av Michelin-däcken som är standard på Citroën GS.



Det är gott om passagerarutrymme i Citroën GS. Skillnaden jämfört med betydligt dyrare vagnar rör sig ofta bara om centimetrar.



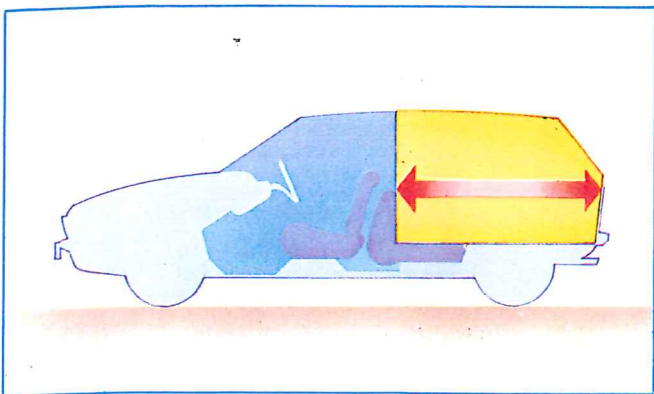
Citroën GS Combi tål last bättre än de flesta andra bilar. Inte minst i förhållande till vëghållningen.



Citroën GS är lättlastad. Ingen "tröskel" att lyfta över, och bara raka hörn runt om.



Med ett enkelt handgrepp kan man fälla ner baksätet i Citroën GS Combi.



Citroën GS Combi sväljer hela 710 liter med baksätet uppe, och totalt 1510 liter med baksätet fält.



Få Combivagnar klarar full last med oförändrade vägegenskaper så bra som Citroën GS.

TEKNISK SPECIFIKATION CITROËN GS

Motor. Fyrcylindrig boxermotor, luftkyld. Topplock och cylinderblock av lättmetall. Oljekylare och oljefilter. Överliggande kamaxlar (en på varje sida) som drivs med kuggremmar. Slagvolym 1220 cm³ (77×65,5). Kompression 8,2. Max. effekt DIN 43,4 kW vid 96 r/s, 59 hk vid 5.750 v/m. Max. vridmoment DIN 87,2 Nm vid 54 r/s, 8,5 kpm vid 3.250 v/m.

Kraftöverföring. Framhjulsdrift. Enkel torrlamellkoppling. Hellsynkroniserad växellåda, 4-växlad. Golvväxelspak. Vibrationshämmande drivknutar vid hjulen, tripoidknutar vid växellådan.

Fjädring. Gashydraulisk. Individuell hjulupphängning. Höjdregulatorer håller bilen i konstant markfrihöjd oberoende av belastning.

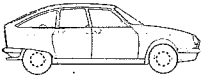
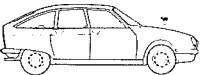


Bromsar. Skivbromsar runt om.

Bromseffektfordelning i förhållande till belastning. Parkeringsbromsen verkar på framhjulen med separata bromsklotsar.

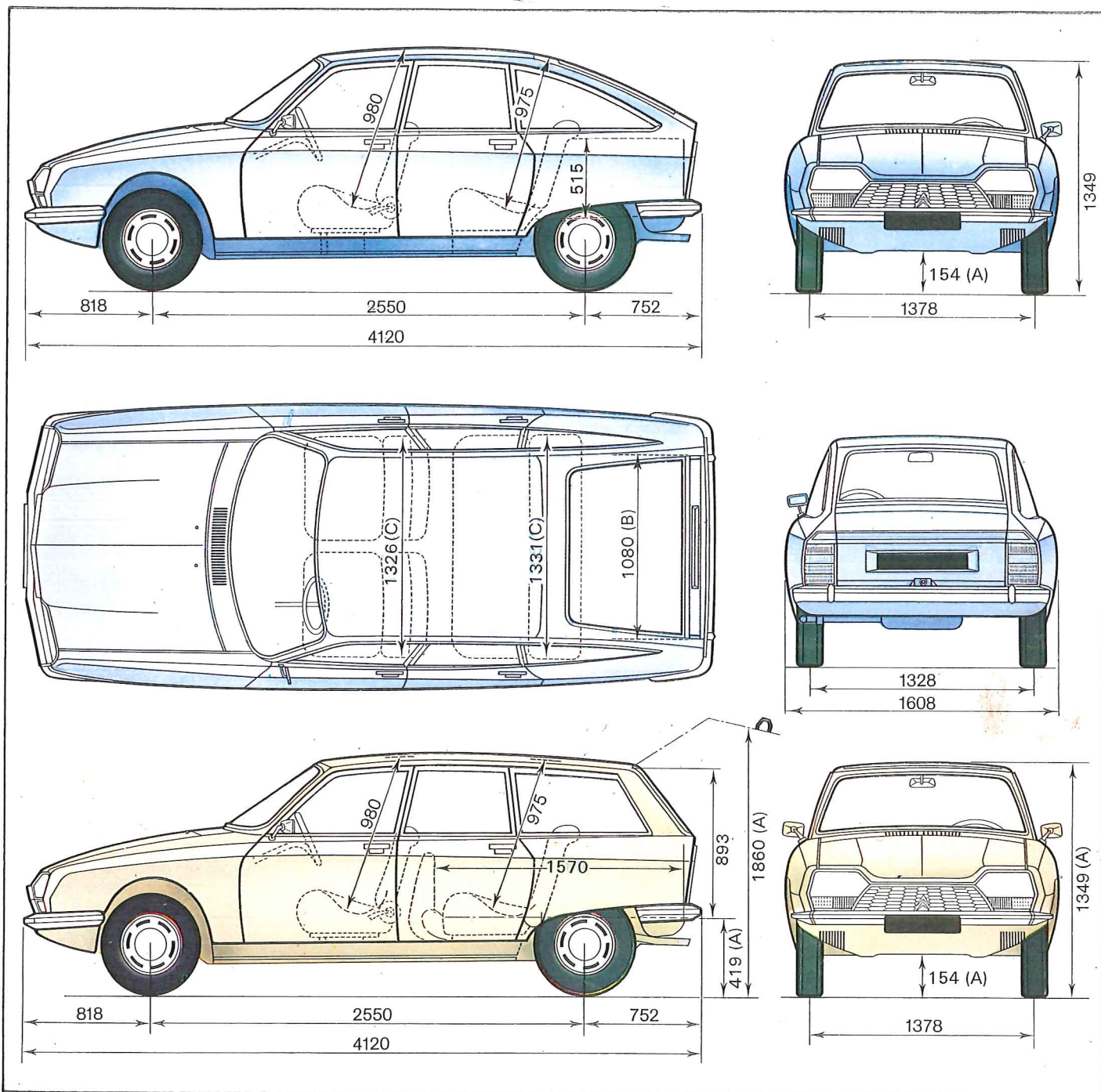
Styrning. Kuggstångsstyrning.

Elsystem. Batteri 45 ah. Växelströmsgenerator 490 W.

Däck. Michelin Radial 145×15.

MODELL	STANDARDUTRUSTNING
 G SPECIAL	Nylonjersey-klädsel, elektrisk klocka, helljussignal, el-värmd bakruta, textilmattor.
 GS PALLAS	Nylonjersey-klädsel, elektrisk klocka, helljussignal, el-värmd bakruta, varvräknare, mjuka textilmattor, klädd hatthylla, utvändig skyddslist, stora navkapslar.
 G SPECIAL COMBI	Nylonjersey-klädsel, elektrisk klocka, helljussignal, el-värmd bakruta, torkare/spolning på bakrutan.
 GS CLUB COMBI	Nylonjersey-klädsel, elektrisk klocka, helljussignal, varvräknare, el-värmd bakruta, torkare/spolning på bakrutan, textilmattor.

OBS! Bilderna i broschyren kan i vissa fall visa bilar som ej är likadant utrustade som de med svensk specifikation. Kontakta närmaste Citroën-återförsäljare för närmare information.



Automobiles Citroën AB, Stockholm

CITROËN 