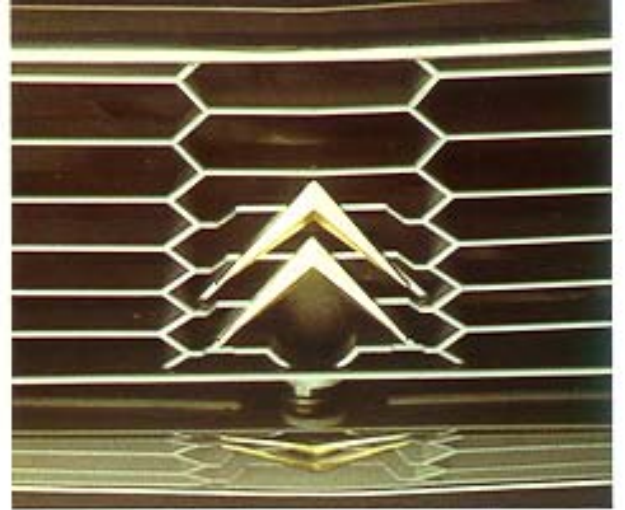


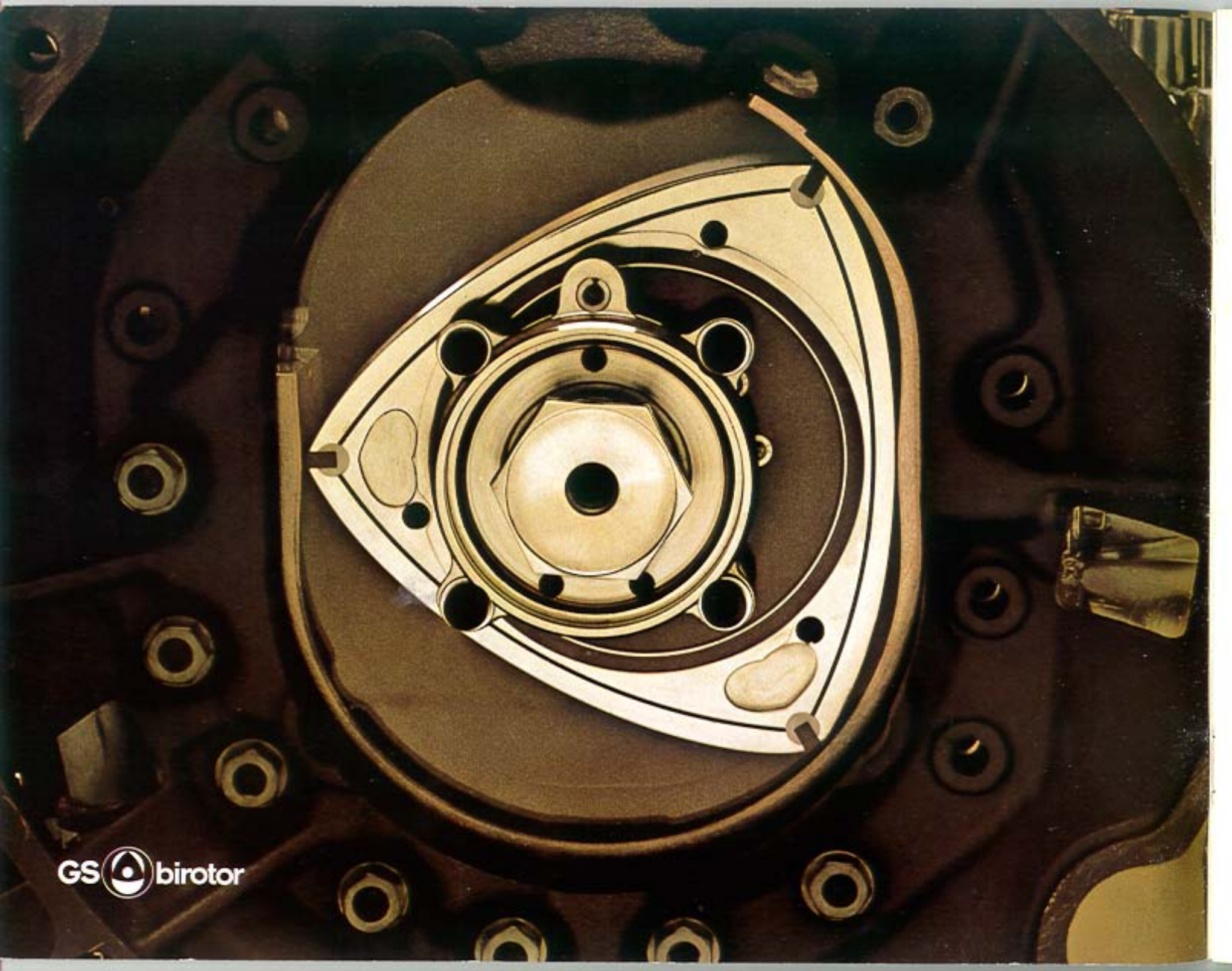


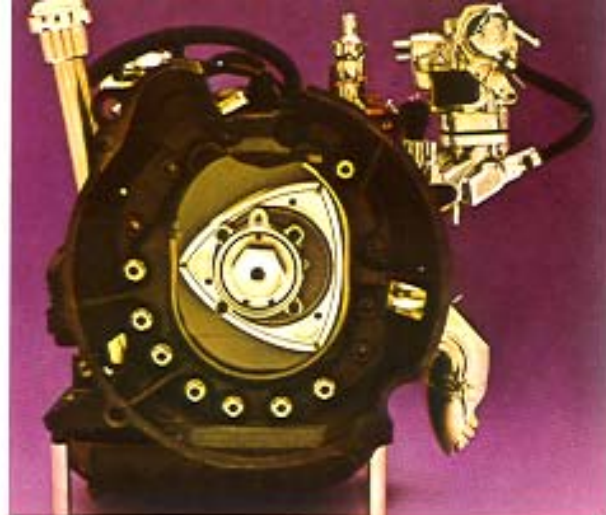
CITROËN  GS  birotor



GS BIROTOR MOTEUR ROTATIF

Triple synthèse d'une technique d'avant-garde et d'une parfaite mise au point, d'une carrosserie compacte et d'un habitacle spacieux, de performances brillantes et d'un luxueux confort.





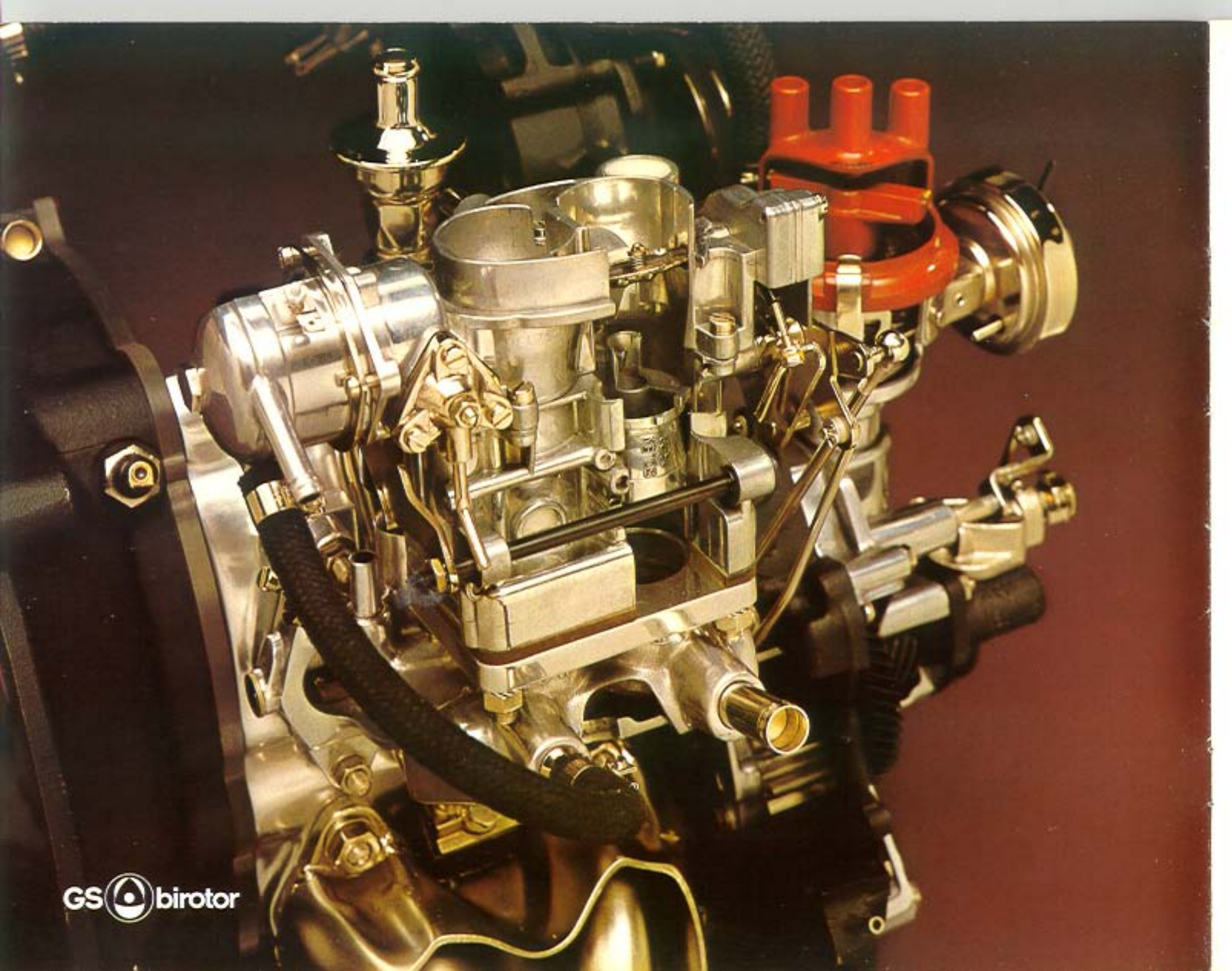
SIMPLE COMME LA ROUE

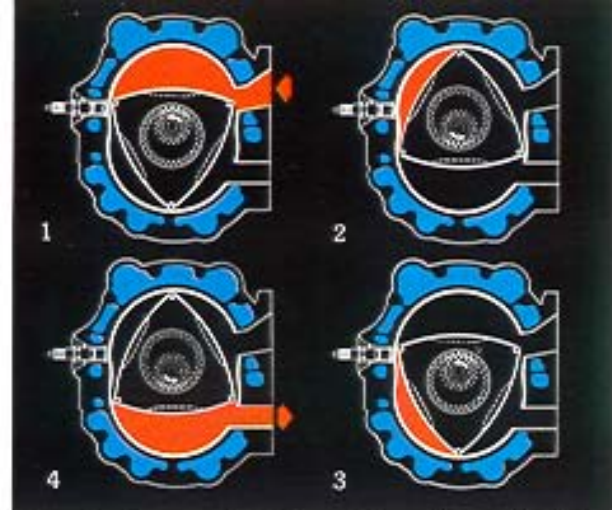
Dans un moteur classique, un système bielle-manivelle est indispensable pour transformer le mouvement alternatif du piston en mouvement circulaire de l'arbre moteur.

Plus simple et plus rationnel, le moteur à piston rotatif engendre directement un mouvement circulaire.

Le piston rotatif - appelé Rotor - en forme de triangle équilatéral curviligne, déplace ses sommets dans un carter - dit stator -

Chacune des 3 faces du Rotor va s'en écarter et s'en rapprocher, formant ainsi 3 chambres à volume variable.





Comme la face rouge du schéma ci-dessus chacune des 3 faces du Rotor réalise, en un tour, le cycle complet du moteur à 4 temps. 1. Admission. 2. Compression. 3. Explosion-détente. 4. Echappement.

AVANTAGES SPÉCIFIQUES DU ROTATIF.

Les quatre temps du cycle se succèdent dans un mouvement continu, et confèrent une meilleure régularité cyclique.

Les pièces du système bielle-manivelle du mouvement alternatif ne sont plus nécessaires.

Ni soupapes, ni culbuteurs, ni arbres à cames... Le Rotor transmet directement le mouvement à un arbre de sortie moteur à excentrique.

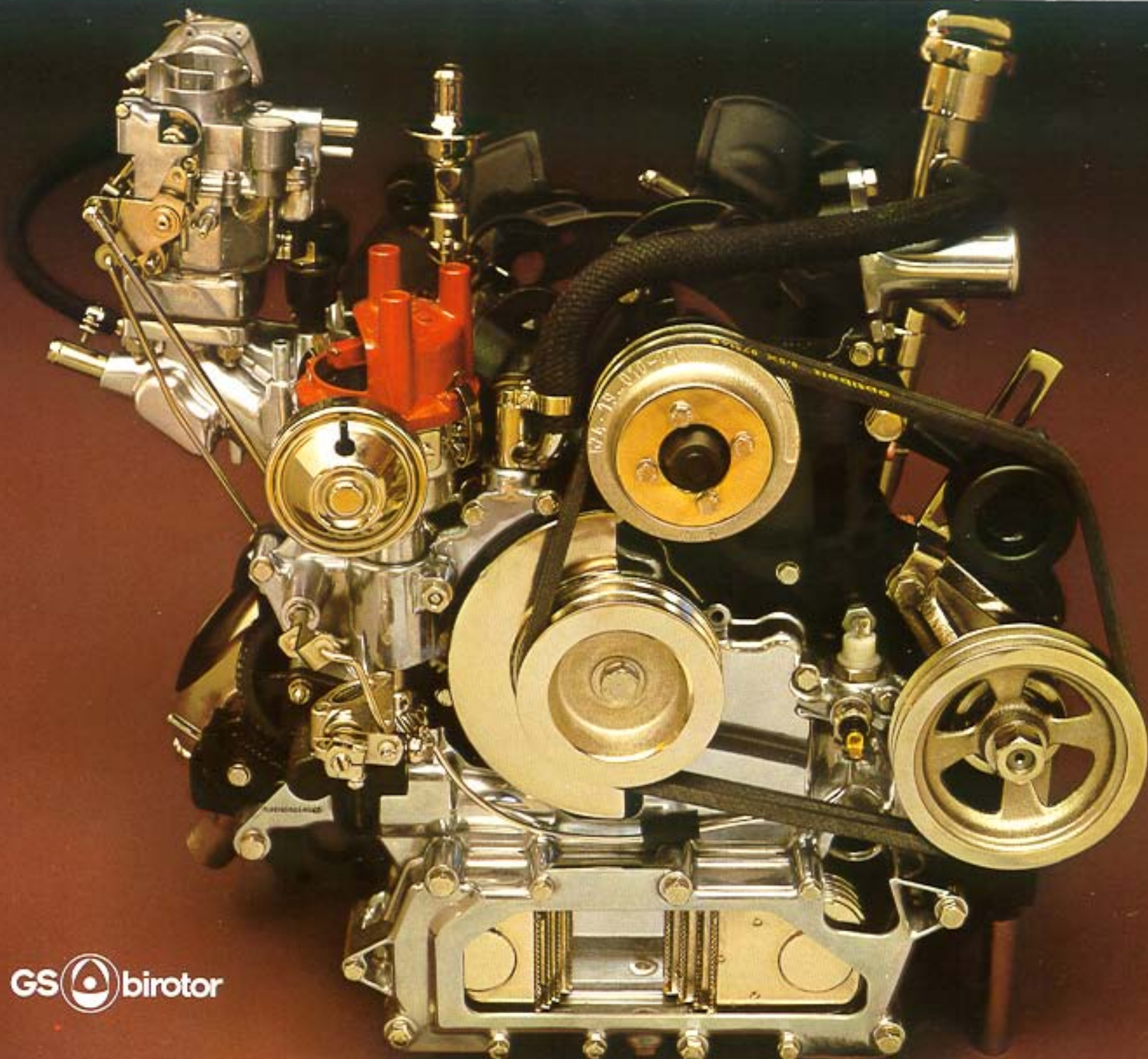
Ce moteur possède un système de postcombustion permettant de brûler les produits nocifs.

Pas d'à-coups, le birotor est souple.

Pas de vibrations, le birotor est silencieux.

Moins de pièces, moins d'encombrements, le birotor est compact.

Pas de mouvement alternatif, moins d'usure, le birotor est fiable.





AVENTURE? NON, AVANT-GARDE!

Après plusieurs années d'études consacrées au moteur à piston à mouvement rotatif, Citroën, en collaboration avec NSU, est parvenu à un stade avancé de prototypes: 300 "M 35" ont été mis en circulation, et ont accompli chacun 100.000 kilomètres.

Cette expérience insolite s'est révélée extrêmement concluante, et a contribué à la réussite du moteur Comotor de la GS Birotor, qui bénéficie d'une parfaite mise au point et de perfectionnements tels que:

- le montage transversal du moteur, qui réduit encore l'encombrement,
- le réglage électronique de l'avance à l'allumage,
- la suppression des obligations de vidange.



GS  birotor



AU SERVICE D'UN MOTEUR
D'AVANT-GARDE L'AVANCE TECHNIQUE
DE CITROËN.

Une stabilité incomparable.

La célèbre suspension hydropneumatique gomme jusqu'aux moindres irrégularités de terrain et maintient constante la garde au sol de la voiture quelle que soit la charge.

Le système anti-cabreur supprime tout effet de tangage en cas de démarrage brusque ou de freinage violent.

Une tenue de route exemplaire due :

- à la traction avant,
- à la direction douce et précise,
- aux quatre roues indépendantes,
- aux pneus larges qui renforcent l'assise.

Un freinage surpuissant : quatre freins à disques dont deux à l'avant, ventilés.

La GS Birotor a la sécurité de ses performances.





GS 6100cc



GS  birotor



BELLE COMME LA RIGUEUR.

Le dessin des phares n'est pas seulement une réussite esthétique. Mais le résultat d'une recherche. L'expression d'une loi de l'aérodynamisme. Aérodynamisme qui donne ce remarquable coefficient de pénétration dans l'air, cette insensibilité aux vents latéraux. Aérodynamisme qui a déterminé cette forme compacte aux lignes pures.



GS  birotor



UN ART RAFFINÉ DU DÉTAIL.

Elargisseurs d'aile avant et arrière, jantes gris métallisé, enjoliveurs de roues, joncs bas de caisse chromés, embout inox du pot d'échappement... autant de témoignages du niveau de finition de la GS birotor.

La peinture métallisée souligne la sobre élégance de la carrosserie.





UN AUTRE STYLE DE CONDUITE.

La GS Birotor est conçue pour le plaisir de conduire et d'être conduite.

Un pilotage précis, volant bien en main, commandes facilement accessibles, levier de vitesses au plancher. Une conduite facilitée par le semi-automatisme.

La présence du convertisseur de couple ajoute la souplesse à l'agrément d'une conduite sans pédale de débrayage, en créant une multiplication par deux du couple moteur à bas régime.

Cette augmentation de couple permet une utilisation très confortable du véhicule en diminuant le nombre de passages de vitesses, surtout en circulation urbaine.





UN NOUVEL ART DE VOYAGER.

L'habitacle de la GS Birotor est habillé de haute laine jusqu'à la plage arrière. Son fastueux confort incite aux longs voyages : sièges trapèze agréables et fonctionnels, appuis-tête incorporés à l'avant, accoudoir central à l'arrière.

Les coloris des sièges, de la moquette, de la console se nuancent harmonieusement autour d'une dominante "noisette".

Le silence est d'une étonnante qualité. Silence ouaté où les sons, enfin, sont libérés du bruit.

Où la conversation se poursuit sans élever la voix.

Où la musique est véritablement écoutée, totalement entendue.

Plaisir du confort, du luxe, du silence associé au plaisir de conduire sans le moindre à-coup aux plus hautes vitesses.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES.

MOTEUR. A piston rotatif. Puissance DIN 107 ch à 6.500 tr/mn, couple DIN: 14 m kg à 3.000 tr/mn. Rapport volumétrique 9/1. Puissance fiscale 11 CV.

CYLINDREE EQUIVALENTE: 1.990 cm³

Allumage électronique.

CARBURATION. Carburateur Solex corps jumelé, chaque corps alimentant une trochoïde. Pompe électrique. Capacité du réservoir 56 litres. Le mélange essence/huile se règle en fonction de la position de la pédale d'accélération.

REFROIDISSEMENT. Assuré par 2 ventilateurs, 2 moteurs électriques à commande thermostatique. Le circuit s'effectue sous pression 1 bar. Radiateur 0,21 m². Echangeur huile moteur.

ANTIPOLLUTION. Injection d'air secondaire par pompe à air et adaptation électronique de l'avance à l'allumage selon la position du levier de vitesses, la température de l'huile moteur, le régime, la dépression d'admission...

TRANSMISSION. Semi-automatisme (pas de pédale d'embrayage) grâce à un convertisseur de couple, 3 vitesses AV synchronisées + marche AR. Verrouillage "parking" du levier de vitesses.

DIRECTION. A crémaillère.

Barre d'accouplement et leviers réglables.

SUSPENSION HYDROPNEUMATIQUE.

Chaque roue, indépendante, est munie d'une sphère à amortisseur composée d'un liquide (qui transmet les chocs) et d'une masse d'air (qui les absorbe).

FREINAGE. A double circuit.

Automatiquement adapté par doseur. Freins à disque à l'avant et à l'arrière. Freins avant ventilés. Grande surface de frein principal 289 cm². Contrôle de l'usure avant et arrière par témoin au tableau de bord.

ELECTRICITE. Batterie 12 volts 350/70 A/h. Alternateur 760 W. Avertisseur sonore du régime moteur à partir de 6.800 tr/mn.

CARROSSERIE. Caisse autoporteuse. Berline 4 portes, 5 places. Un coffre sans recoin dont les 465 cm³ sont totalement utilisables (la roue de secours est sous le capot moteur).

PNEUMATIQUES.

Larges 165 HR 14 X AS tub.

PERFORMANCES. Vitesse maxi.: 175 km/h.

Km départ arrêté: 34,1 secondes.

De 0 à 100 km/h: 14".

OPTIONS. Toit ouvrant, glaces teintées, radio...

CITROËN  **par TOTAL** Citer vous, sans chauffeur, des Citroën et des Autobianchi, entretenus par ceux qui les connaissent le mieux

La Société Anonyme Automobiles Citroën se réserve le droit de modifier sans préavis ses modèles ainsi que leurs caractéristiques, équipements et accessoires.
Société Anonyme Automobiles Citroën - 117 à 107, quai André Citroën, 75 747 Paris Cedex 10 - R.C. Paris 04 B 0 019 - I.N.S.E.E. 201 75 116 1 001