

CITROEN ^ GS



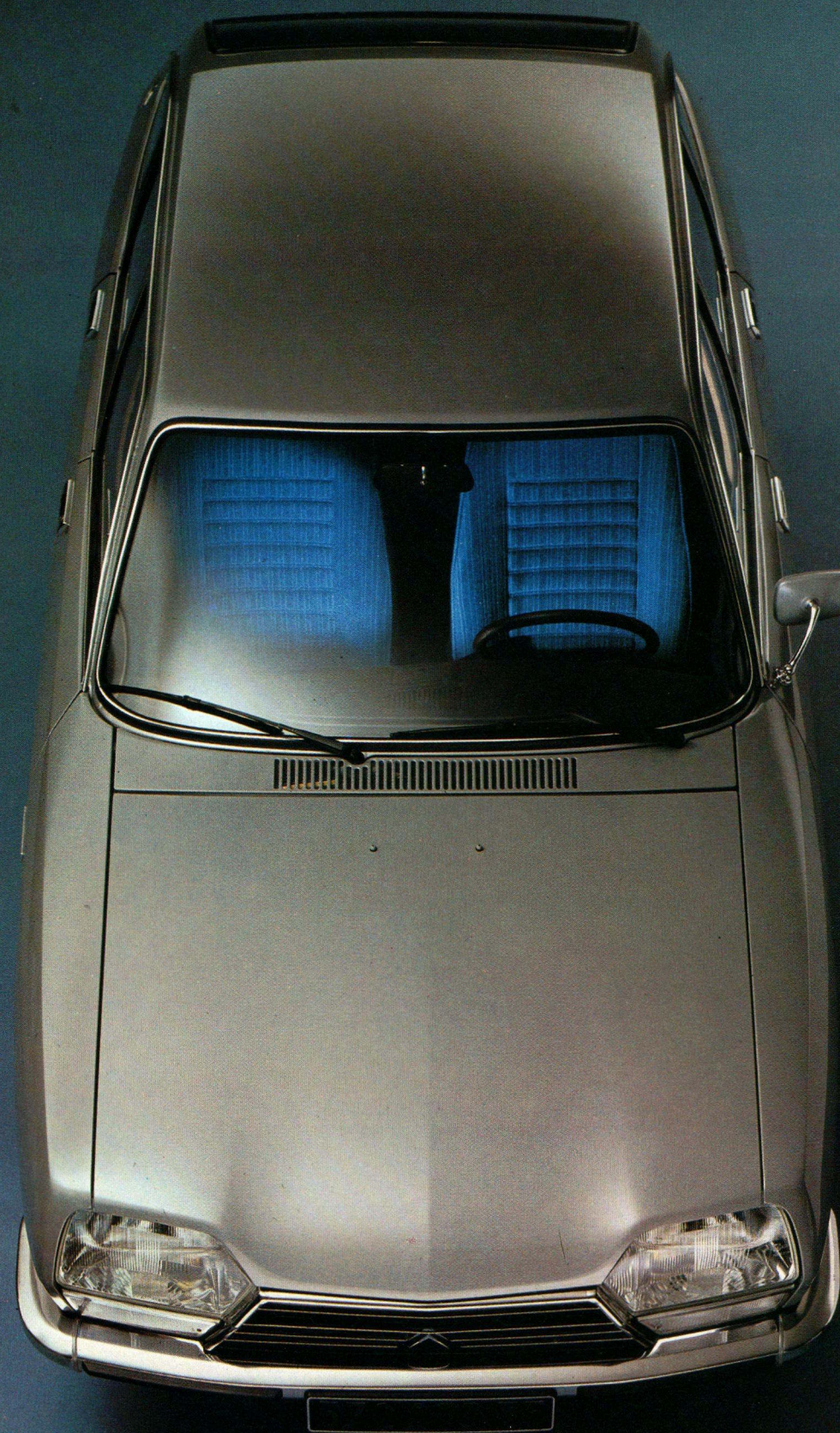
"Citroën GS - for enhver pris"

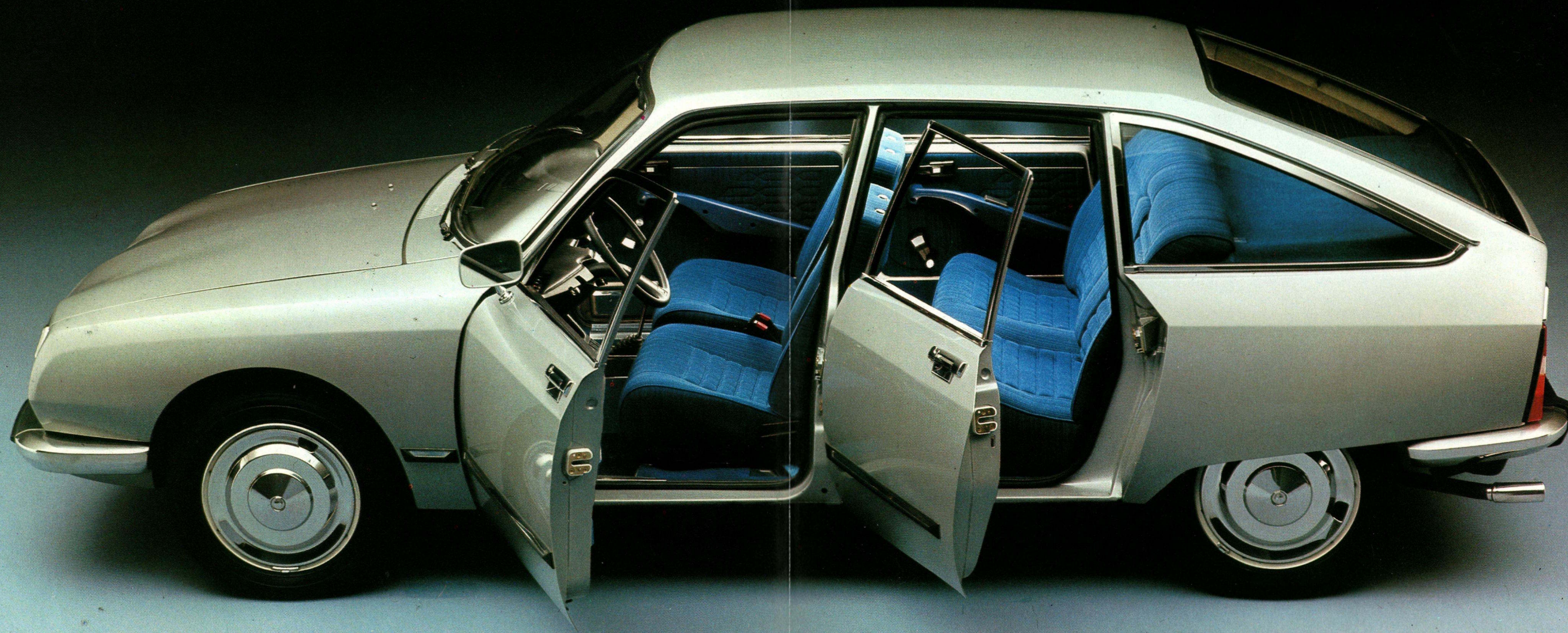
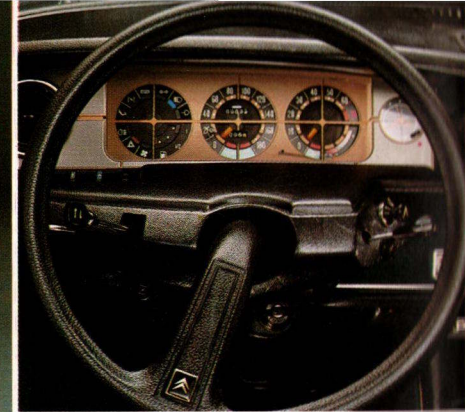
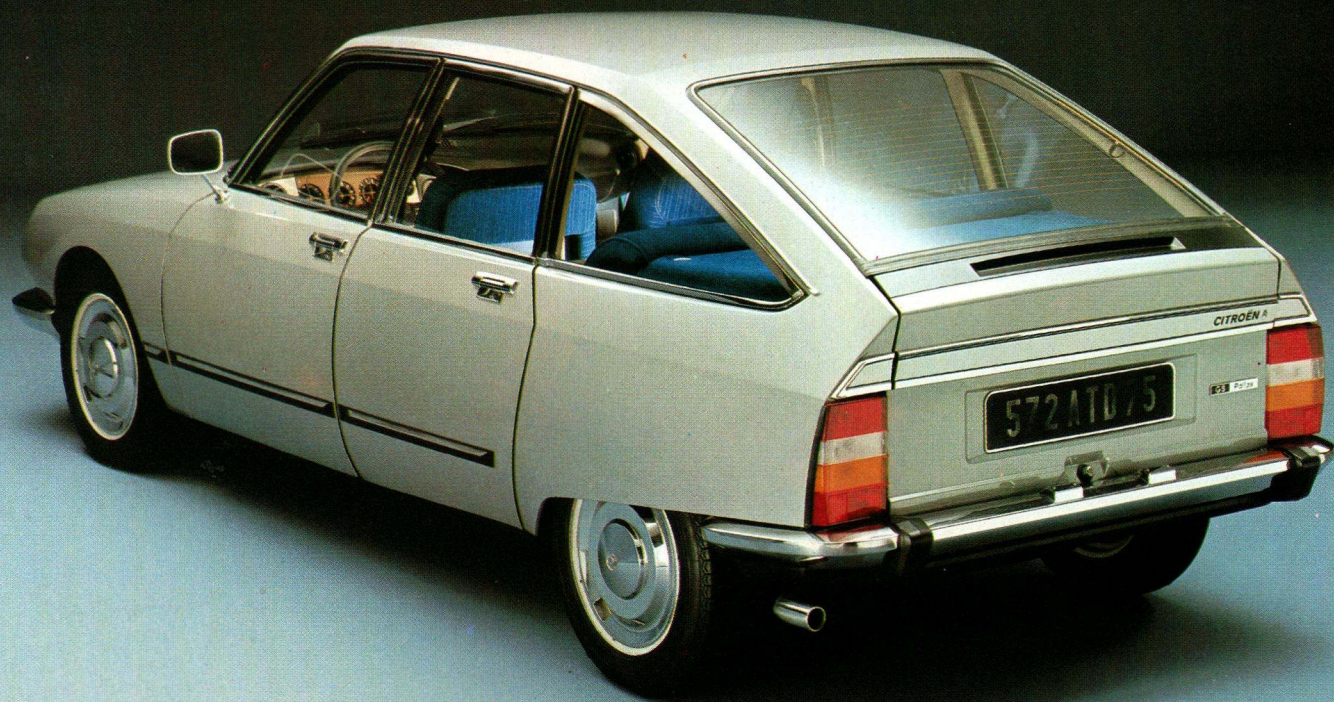
Få biler har i de senere år fået så rosende omtale som Citroën GS.

De fleste motorskribenter i Europa og USA har forlængst anerkendt GS'en som "eneren" i sin klasse. Adskillige mener endog, at denne bil vil komme til at stå som normsætter for bilfabrikkerens produktion i mange år fremover.

Men afprøv selv eksperternes udtalelser og sammenlign med biler, De kender - om ikke for andet, så for at kunne tale med om køreegenskaber, komfort og sikkerhed.

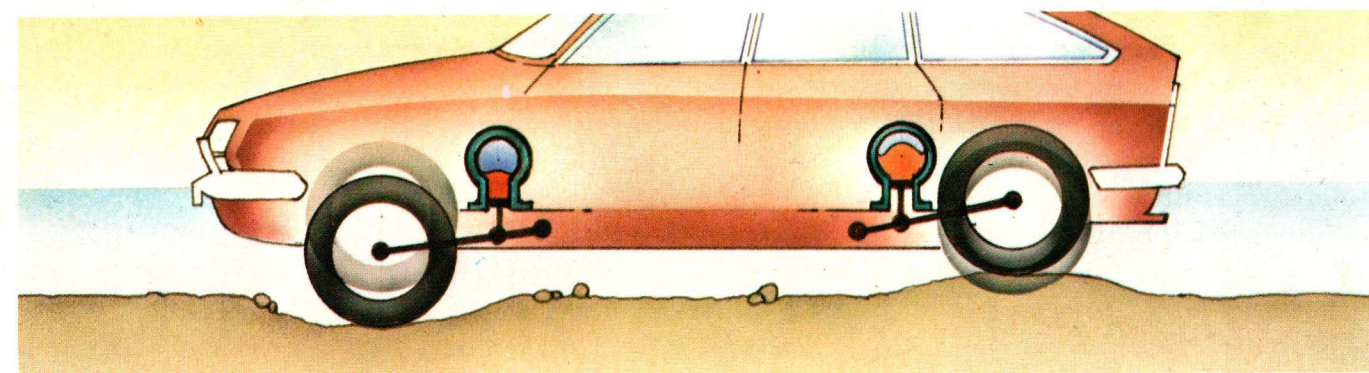
De kan vælge mellem seks forskellige GS'er - efter den motoreffekt og det udstyr, De foretrækker. GS - for enhver pris!



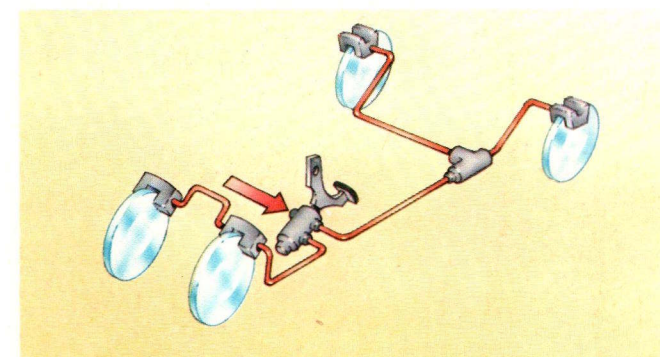




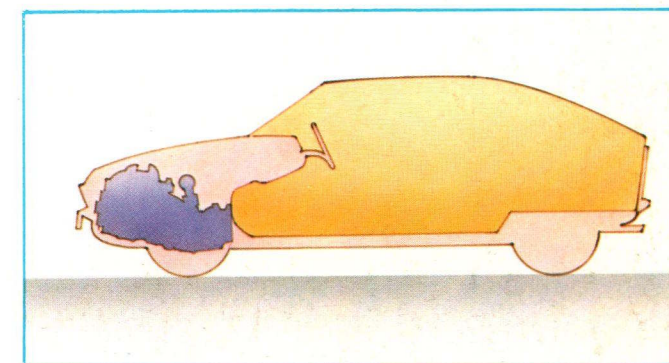
Teknik



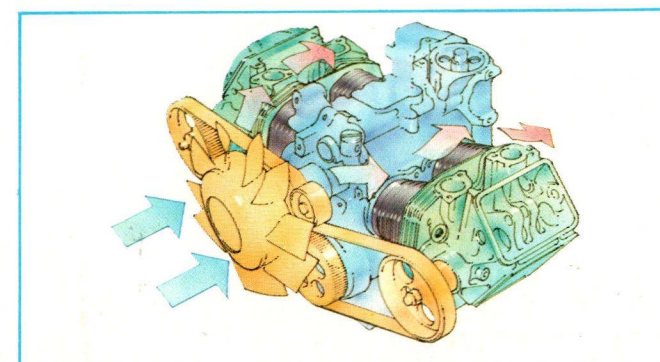
Affjedring. I Citroën GS er den klassiske affjedring erstattet af et langt mere effektivt system, der bevirker, at vognen konstant "svæver" på fire luftpuder. Affjedringen kaldes hydropneumatisk (hydro = vand, pneuma = luft), men her er der dog tale om en mineralholdig væske og kvælstof, der befinder sig i fire affjedringselementer - et for hvert af de uafhængigt ophængte hjul. Det er samspillet mellem væsken og kvælstoffet, der gør denne form for affjedring så smidig - og derved sikrer den komfort og de eminente køreegenskaber, der nu i mere end 20 år har gjort navnet Citroën kendt og værdsat overalt i verden.



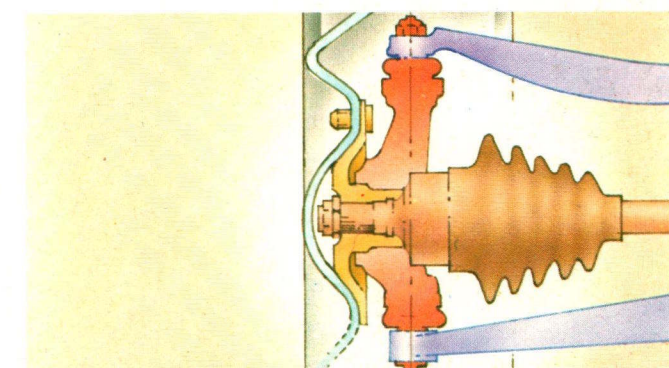
Bremser. De hydrauliske højtryksbremser i GS regnes af eksperter for at være et af de bedste og mest sikre bremsesystemer, der indtil nu er sat i produktion. Bremskraften fordeles på skivebremser fortil og bagtil ved hjælp af en automatisk, lastafhængig bremskraftventil. Bremseseffekten er altså proportional med antallet af passagerer og vægten af bagagen.



Forhjulstræk. Citroën's erfaring med forhjulstrukne vogne igennem mere end 40 år er kommet GS'en tilgode i form af fremragende vejgreb og urokkelig sporsikkerhed. Selv i skarpe kurver og sving følger bagvognen det tungere forparti uden tendens til udskridning. Man føler sig sikker bag rattet i en GS!



Motor. Motoren er en 4-cylindret, luftkølet boksermotor, fremstillet i letmetal og forsynet med to overliggende knastakser. Denne motortype har mange fordele: Den er robust, enkel i konstruktion og kræver ikke megen vedligeholdelse. Den er samtidig velafbalanceret med en lydsvag og vibrationsfri motorgang.



Styretøj. Styretøjet er af tandstangstypen og virker særdeles præcist. Den specielle forhjulsgeometri (hjulets drejningsakse går gennem det punkt, hvor dækket har kontakt med vejbanen) bevirker, at dette styretøj er meget fintmærkende over for impulser fra vejen og for variationer i vejbelægningen.

Sikkerhed

TOTAL SIKKERHED

GS har sikkerhedskarrosseri! Hvis De engang skulle være så uheldig at komme ud for et sammenstød, opsluges kollisionskraften af karrosseriets stødabsorberende zoner.

Inden for automobilverdenen tales der om to former for sikkerhed: Dels den "aktive" eller "primære" sikkerhed og dels den "passive" eller "sekundære" sikkerhed.

Når der tales om aktiv sikkerhed er mange tilbøjelige til blot at forbinde dette begreb med vognens køreegenskaber,

men aktiv sikkerhed dækker i virkeligheden over alle de tekniske detaljer, der gør det muligt for føreren at beherske sin vogn i enhver given situation. Alt det, som han kræver af sin vogn, når han accelererer, bremses, tager et skarpt sving etc.

Ligeledes er passiv sikkerhed mere end blot stødabsorberende zoner - det er f.eks. også instrumentbrættets udformning, benzintankens placering etc.

Konstruktionen af GS er baseret på følgende sikkerhedsfaktorer:

AKTIV SIKKERHED

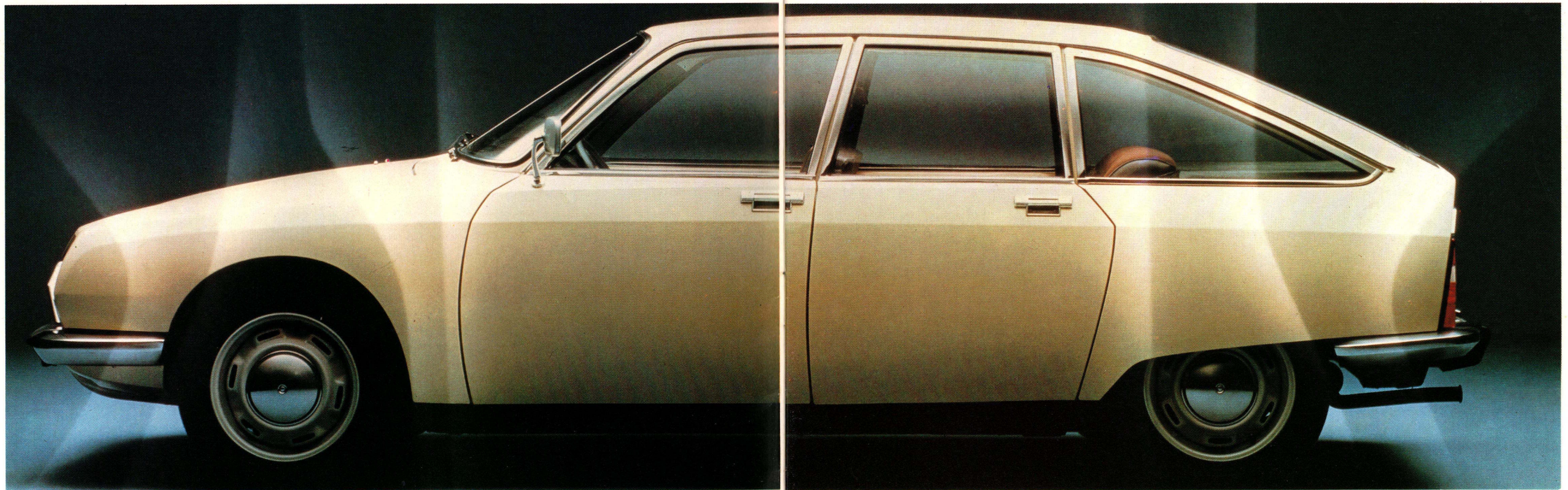
- Forhjulstræk
- Uafhængigt hjulophæng
- Hydropneumatisk affjedring med højdekorrektører, der sikrer en konstant højde over vejbanen.
- Lavt tyngdepunkt
- Tandstangsstyring
- Skivebremser på alle fire hjul
- Hydrauliske 2-kreds bremser
- Automatisk, lastafhængig bremsekraftventil
- Håndbremse med separate bremsebakker til forhjulene
- Kontrollampe for bremse-slitage

- Kontrollampe for olietryk
- Stort rudeareal
- Instrumentpanel med alle de vigtigste betjeningsgreb samlet gruppevis, så de kan betjenes uden at slippe rattet.

PASSIV SIKKERHED

- Formstabil kabine
- Stødabsorberende for- og bagparti
- Kraftige kofangere for og bag
- Rulleseler på forsæderne
- Sikkerhedslåse med børnesikring af bagdøre
- Frontrude af sikkerhedsglas

- Ratstamme af sikkerhedstypen med to kardanled
- Polstret ratkrans
- Instrumentbræt uden skarpe kanter og hjørner
- Velbeskyttet benzintank placeret 63 cm fra bageste kofanger

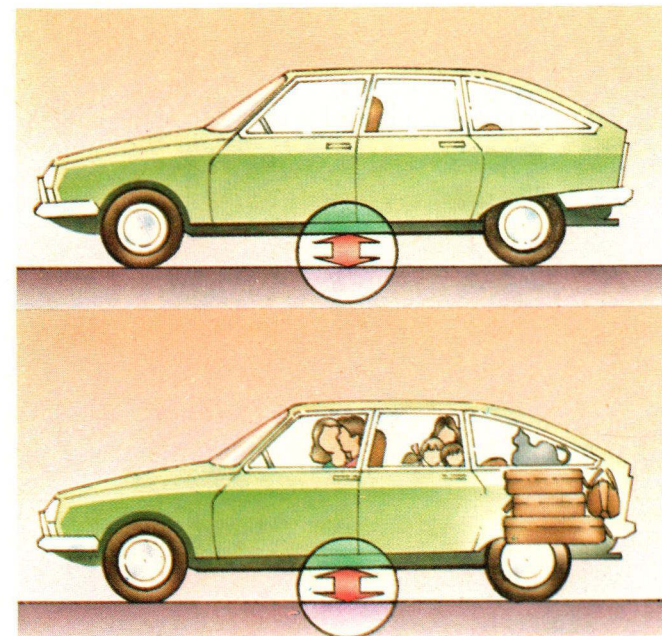


Karrosseriet i GS består af en formstabil sikkerhed alle karrosseridelene afstemt efter hinanden - på en

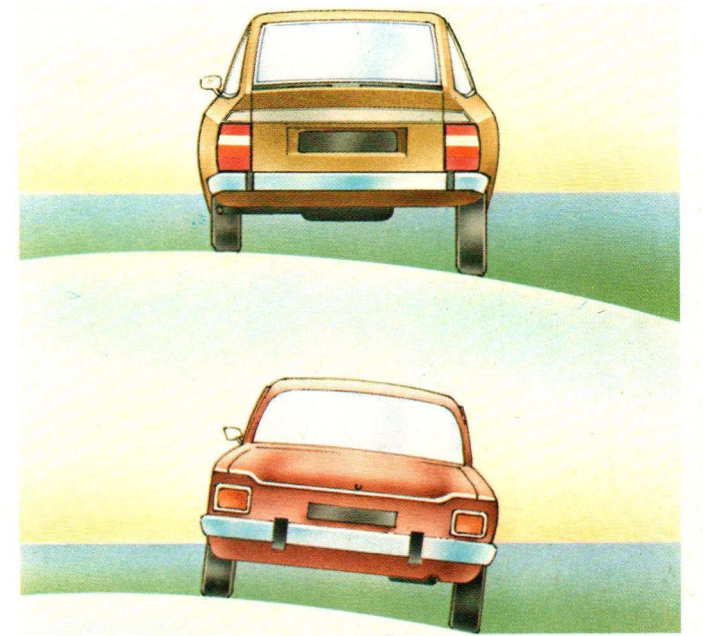
skabine med stødabsorberende zoner. I disse zoner er sådan måde, at de giver størst mulig sikkerhedseffekt.



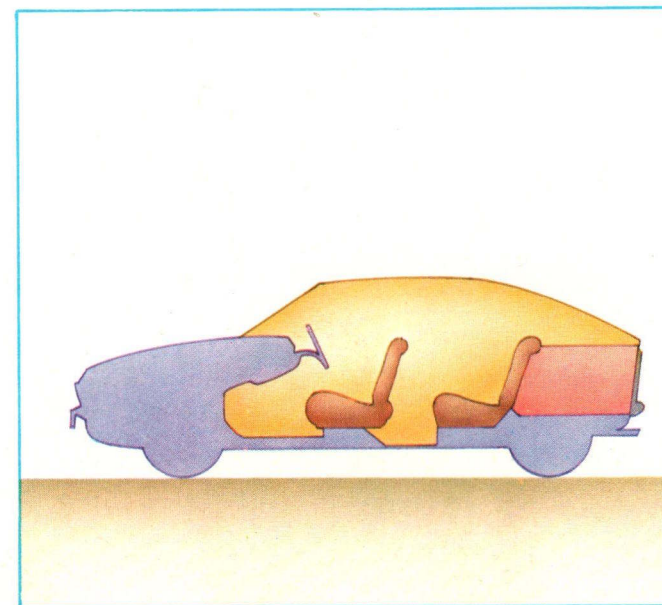
Komfort



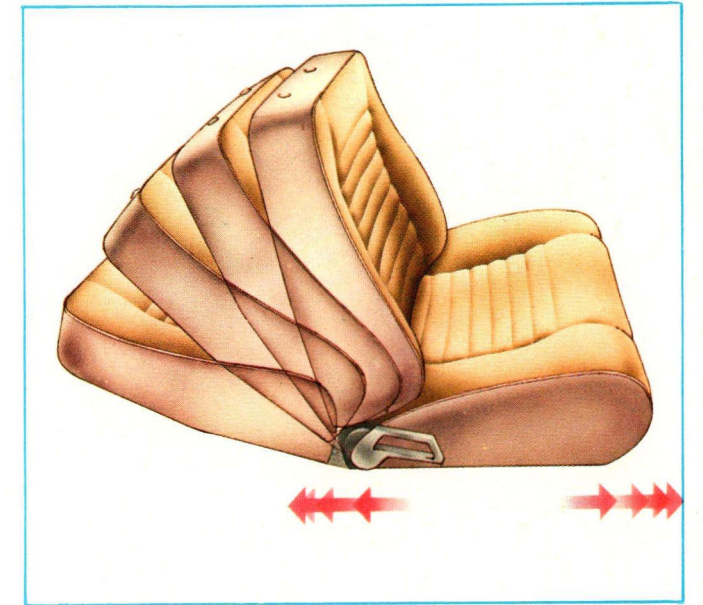
Det er først og fremmest den hydropneumatiske affjedring og krævningsstabilisatorerne fortil og bagtil, der sikrer GS'ens fremragende vejbeligenhed. Ved hjælp af de automatiske højdekorrektører kan trykket i det hydrau-



like kredsløb reguleres, så højden over vejbanen holdes konstant. Denne højde kan imidlertid indstilles ved hjælp af et håndtag, så GS'en kan køre i al slags terræn - også der, hvor andre biler må give op.



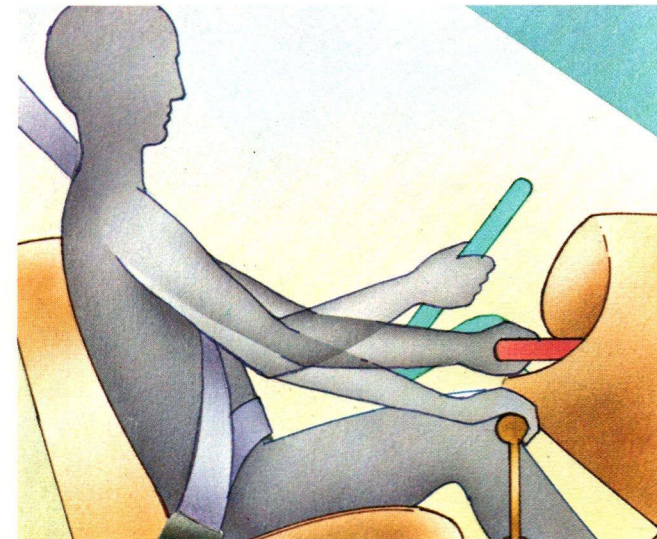
GS-modellerne er perfekte rejsevogne! Ikke blot på grund af disse vognes overlegne køreegenskaber, men i lige så høj grad på grund af den rummelige kabine med de brede, magelige sæder, der giver rigelig plads til 5 personer.



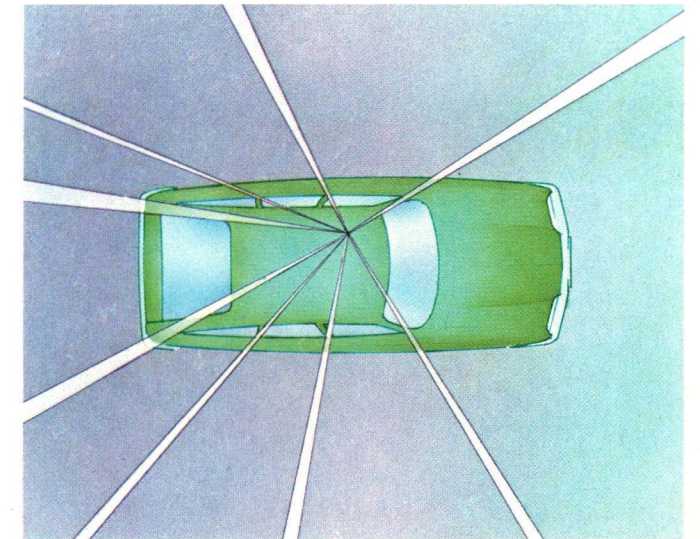
Sæderne er iøvrigt af trapeztypen med hvilebeslag og nakkestøtter på forsæderne som standard. Både ved forsæder og bagsæder er der god plads til at strække benene.



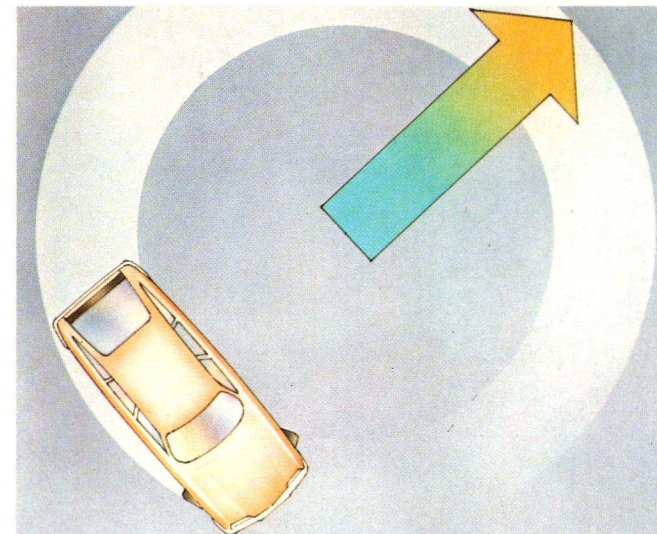
Betjening



Man har en behagelig følelse af sikkerhed bag rattet i en GS. Alle de vigtigste betjeningsgreb kan aktiveres uden at slippe rattet, og alle kontrollamper er placeret i et specielt panel. Føreren kan altså koncentrere hele sin opmærksomhed på det, der sker på vejen.



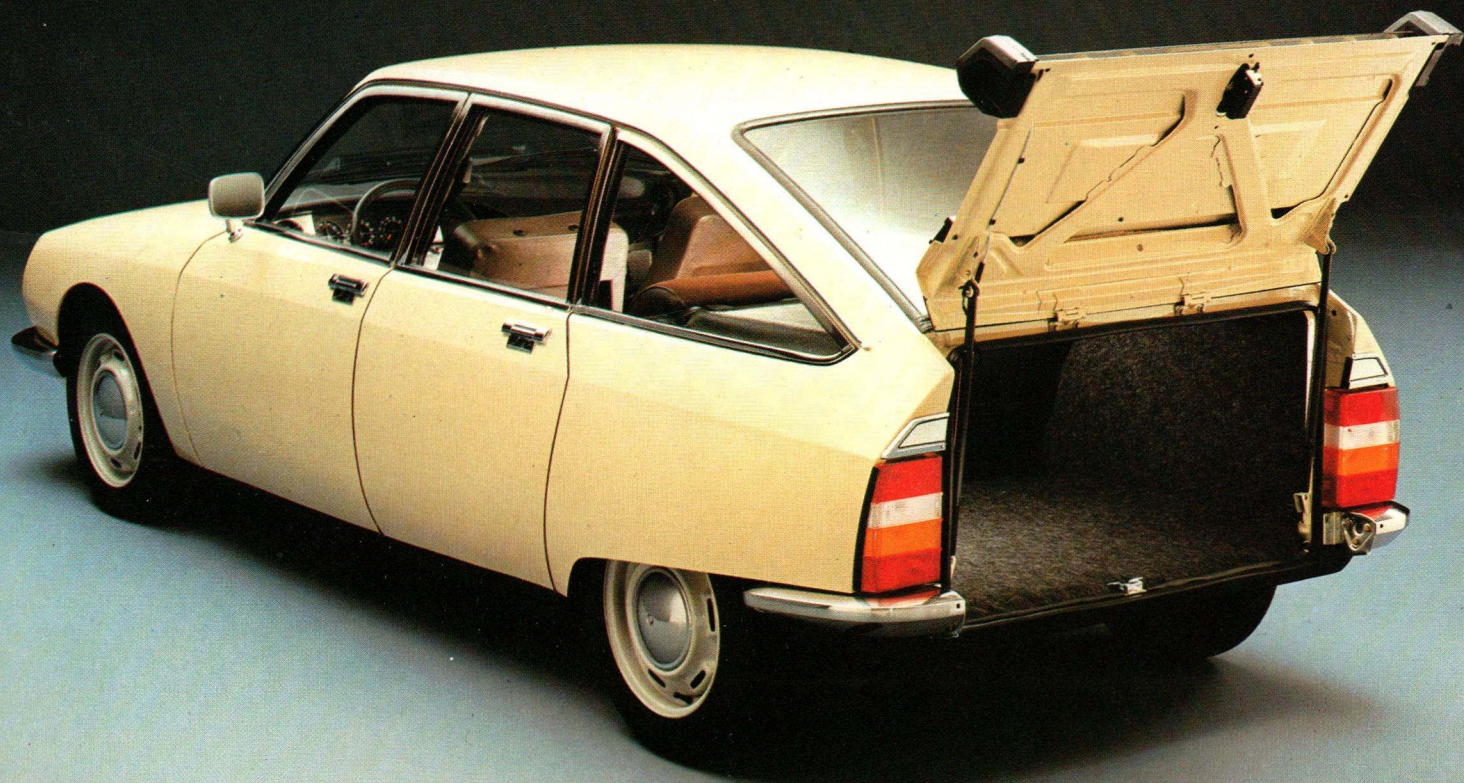
Det store rudeareal sikrer føreren et fantastisk godt udsyn helt uden døde vinkler. Som standard leveres alle GS-modeller med Super Triplex vindspejl og el-bagrude.



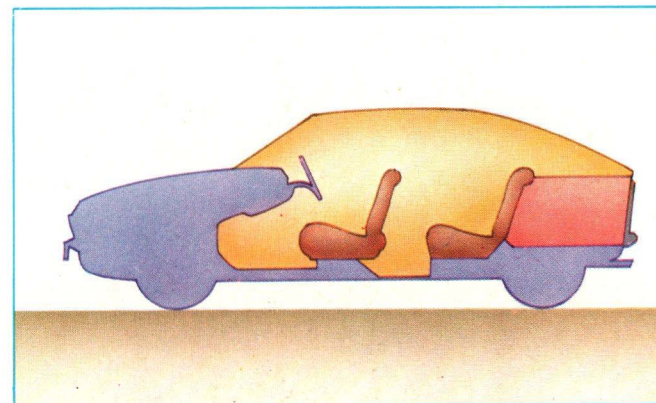
Styretøjet er af tandstangstypen og særdeles præcist virkende. Vendediameteren er på under 10 m, såvognen er let at parkere.



Løvrigt bevirker GS-modellernes specielle forhjulsgeometri, at dette styretøj er meget fintmærkende over for impulser fra vejen og for variationer i vejbelægningen.



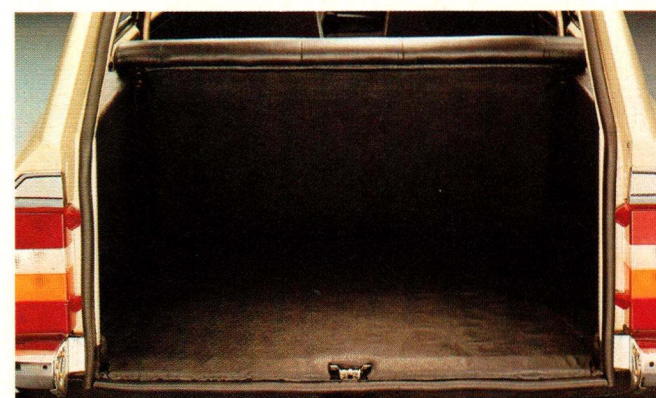
Rummelighed



Den moderne bilist bruger sin bil til mange forskellige transportopgaver og kræver derfor ikke blot en rummelig kabine men også god plads til bagage af enhver art.



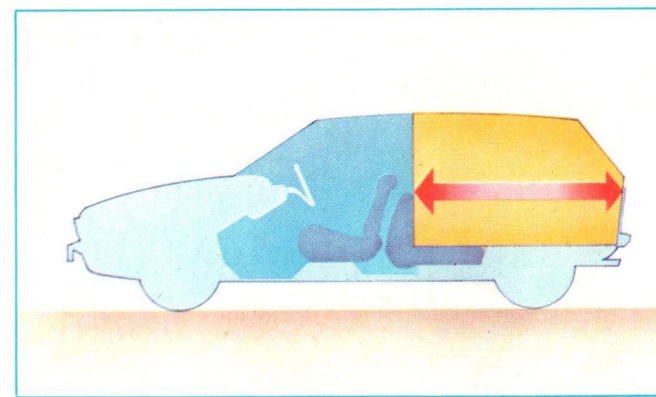
Det er især ved fuld last at GS-modellernes hydropneumatiske affjedring virkelig sættes i relief, idet de automatiske højdekorrektører regulerer trykket i det hydrauliske kredsløb, så højden over vejbanen holdes konstant.



På grund af de noget ændrede karrosseriliner er stationcar-versionen af GS endnu mere rummelige end de almindelige personvognsudgaver. Med bagsædet nedfældet er bagagerummets volumen forøget til ca. 1,7 m³. Den



tophængslede bagageklap, det plane gulv og den lave læsehøjde på kun 42 cm gør af- og pålæsning til en leg.



GS Week-end, som stationcar-versionen kaldes, kan laste ca. 425 kg, så der er altså virkelig tale om et køretøj, der kombinerer høj brugsværdi med god komfort og fremragende køreegenskaber.



Som varevogn leveres GS med store elegante sideruder og et omfattende udstyr. GS-service er den eneste varevogn på det danske marked, der er udstyret med hydropneumatisk affjedring.



C-matic

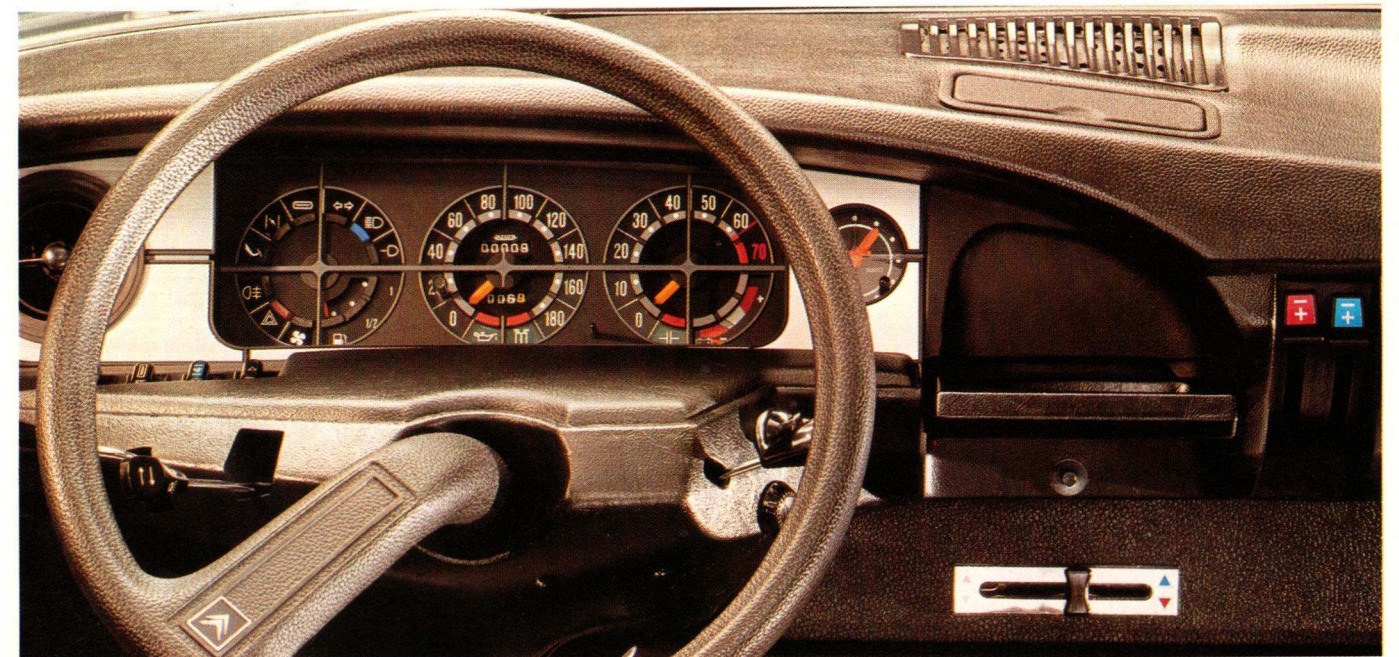


Umiddelbart er der ikke meget, der adskiller en GS med C-Matic fra en af de "normale" GS-modeller. Koblingspedalen er udeladt og antallet af fremadgående gear er reduceret til tre - men det er også alt.

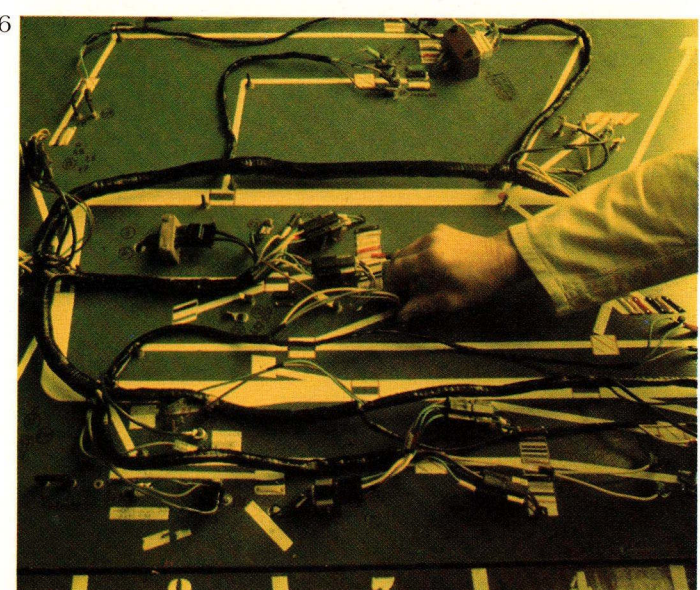
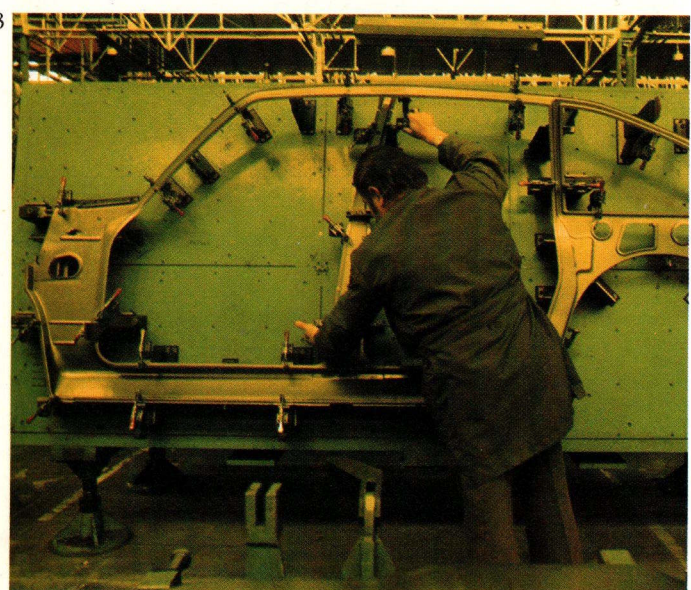
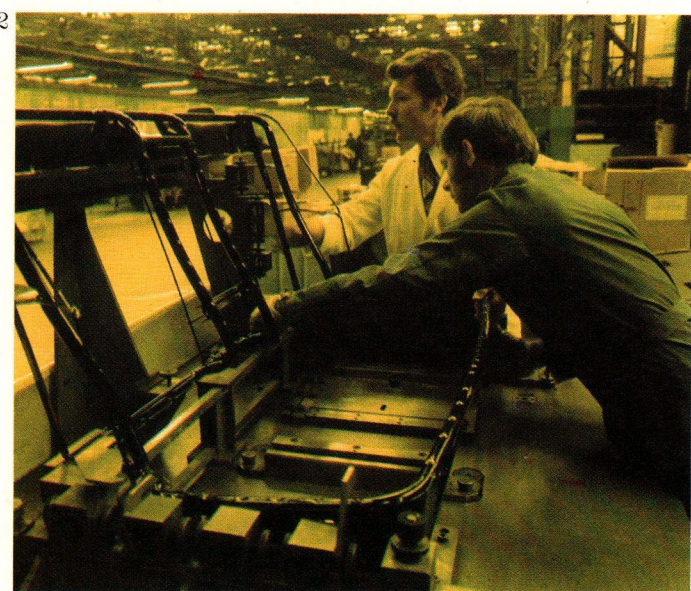
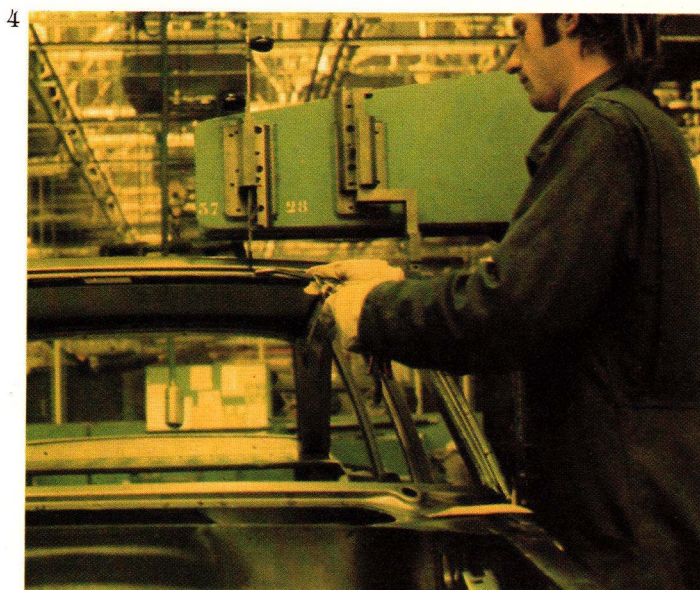
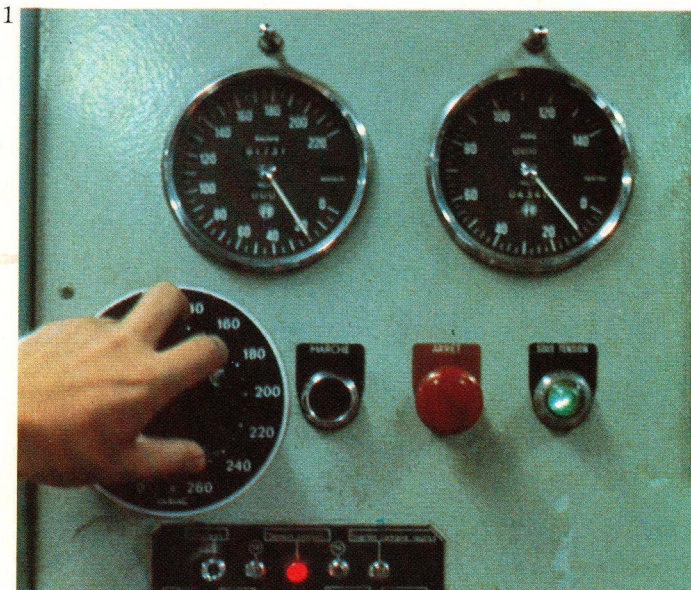
Man opdager dog hurtigt, at en GS med C-Matic er en helt anderledes bil, der kan køres på flere måder: Dels 100% automatisk ved kun at benytte 2. gear (by- og bjergkørsel) - og dels halvautomatisk ved at benytte samtlige tre fremadgående gear.



Men ligegyldigt hvilken køremåde man foretrækker, er en GS med C-Matic lettere og langt mere enkel at betjene: Ingen koblingspedal at koncentrere sig om - en progressivitet og en smidighed, der er umulig at opnå med et klassisk transmissionssystem - et legende let gearskifte.



Instrumentbræt i GS Pallas

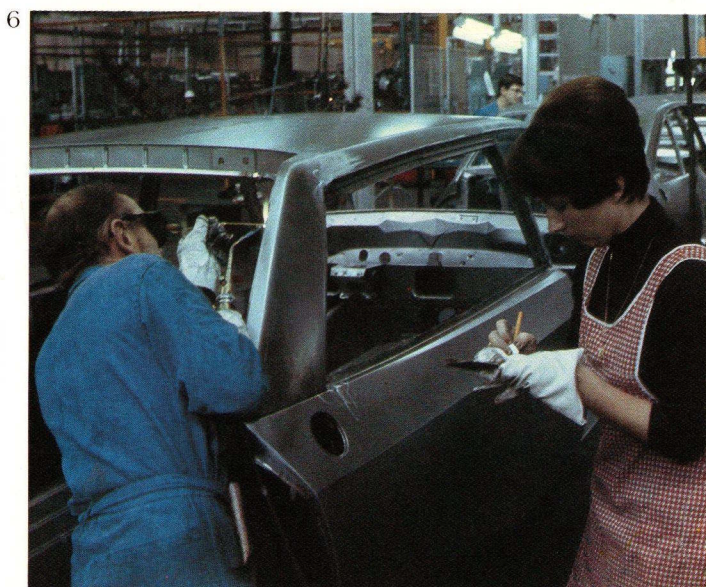
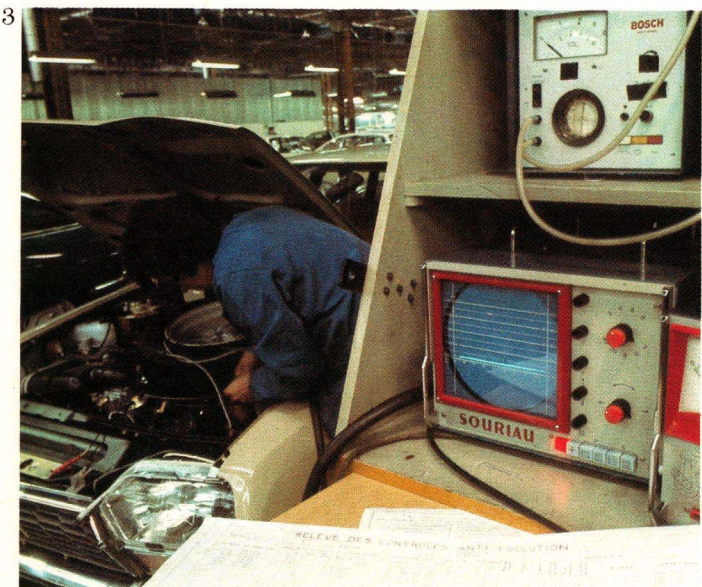
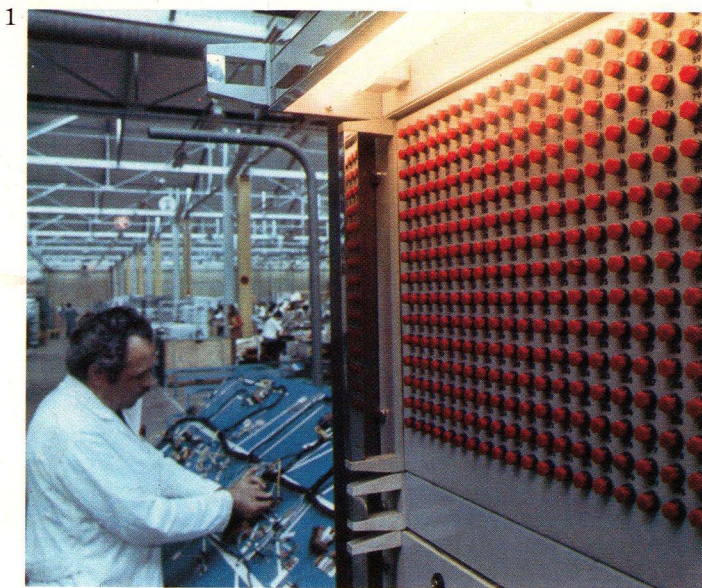


Finish

Inden den endelige kvalitetskontrol er hver enkelt GS omhyggeligt blevet checket og eftersat på sin lange vej hen ad samlebåndet.

Her og der bliver en dør rettet til eller et sæde justeret. Målet med disse løbende eftersyn er naturligvis at give vognen en så perfekt finish som overhovedet mulig. En af de processer, der især holdes skarpt øje med, er den elektrolytiske behandling af karrosseriet. Ved denne behandling bliver grundfarven tilført karrosseridelene ad elektrisk vej, så farvelagets tykkelse bliver fuldkommen ens overalt. Faren for alvorlige rustangreb formindskes derved til et minimum.

Der kan næppe herske tvivl om, at det gode renommé, som GS-modellerne har oparbejdet i løbet af de sidste par år, ikke mindst skyldes den perfekte finish - følelsen af, at det er et fuldt færdigt og gennemprøvet produkt, der løber af samlebåndet.



Kvalitetskontrol

At producere et moderne automobil er ikke så ligetil, som man umiddelbart får indtryk af ved at se GS-modellerne rulle af samlebåndet.

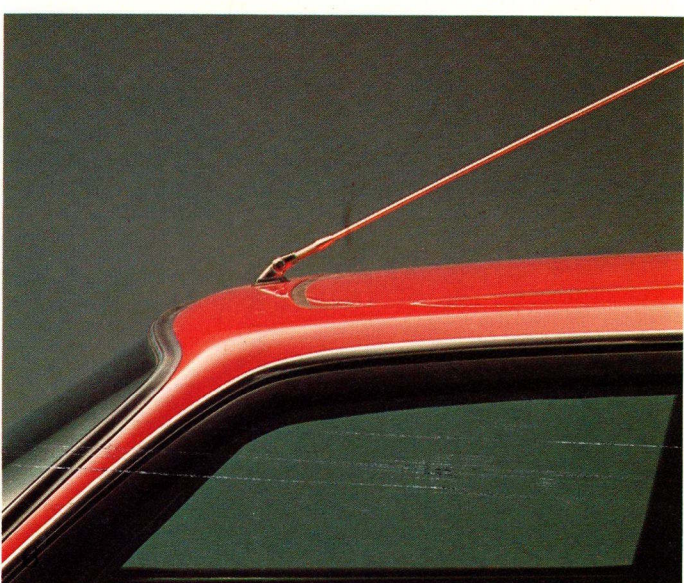
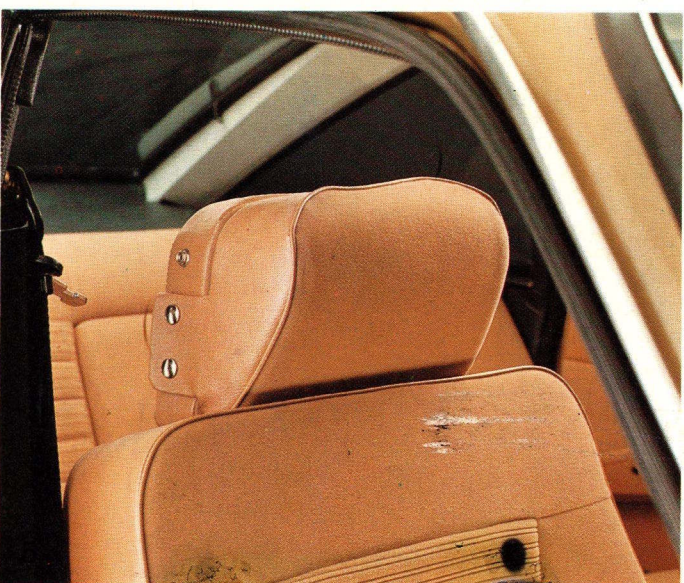
Forud ligger mange års hårdt arbejde med forskning og udvikling, mange forsøg med karrosserityper, motorer og lignende.

Men Citroën har naturligvis ikke slået sig til tåls med den succes, der allerede er opnået med GS. En stor stab af teknikere og forskere arbejder fortsat på at forbedre produktet.

Hver enkelt ny bil gennemprøves på landevejen af specielt uddannede testkørere, og der foretages til stadighed kollisionsforsøg med fabriksnye biler, udstyret med fintmærkende måleinstrumenter.

Såvel forskningsmæssigt som økonomisk er indsatsen stor, men nødvendig.

Det er først og fremmest sikkerheden, der er i fokus!



Udstyr

GS-modellerne leveres med et omfattende standardudstyr, der bl. a. omfatter: • Super Triplex forrude • el-bagrude • rulleseler • 2 nakkestøtter • antenne og højttaler m. m.

Derudover kan nedennævnte modeller mod merpris leveres med ekstraudstyr som følger • GS Club: Metalfarve, soltag, • GS Pallas: Soltag eller vinyltag, tonede ruder (metal farve er standard).

For vogne med ekstraudstyr må der i visse tilfælde påregnes en noget længere leveringstid.

	TYPE	MOTOR	STANDARDUDSTYR	EKSTRAUDSTYR	
	GS Special	1	Super Triplex forrude. El-bagrude. Rulleseler. 2 nakkestøtter. Stofindtræk. Antenne & højttaler. m.m.	Benzinlås. Pyntefælgringe. Højre sidespejl.	Radio. Gulvmåtter. Sædeovertræk. Ekstralygter. Tagbagagebærer. m.m.
	GS Club	2	Super Triplex forrude. El-bagrude. Rulleseler. Halogenlygter. Baklygter. 2 nakkestøtter. Stofindtræk. Antenne & højttaler. Omdrejningstæller. m.m.	Soltag. Metalfarve. Benzinlås. Pyntefælgringe. Højre sidespejl. C-matic.	Radio. Gulvmåtter. Sædeovertræk. Ekstralygter. Tagbagagebærer. m.m.
	GS Pallas	2	Super Triplex forrude. El-bagrude. Rulleseler. Metalfarve. Halogenlygter. Baklygter. 2 nakkestøtter. Stofindtræk. Antenne & højttaler. Omdrejningstæller. m.m.	Soltag. Vinyltag. Benzinlås. Højre sidespejl. Tonedede ruder. C-matic.	Radio. Gulvmåtter. Sædeovertræk. Ekstralygter. Tagbagagebærer. m.m.
	GSX	1	Super Triplex forrude. El-bagrude. Rulleseler. Fjernprojektører. 2 nakkestøtter. Sportsfælge. Antenne & højttaler. Omdrejningstæller. m.m.	Benzinlås. Højre sidespejl.	Radio. Gulvmåtter. Sædeovertræk. Ekstralygter. Tagbagagebærer. m.m.
	GS Week-end	1+2	Super Triplex forrude. El-bagrude. Rulleseler. 2 nakkestøtter. Stofindtræk. Antenne & højttaler. Vinduesvisker på bagrude. m.m. Halogenlygter. Baklygter. Omdrejningstæller. (Kun Club)	Benzinlås. Pyntefælgringe. Højre sidespejl. Metalfarve. (Kun Club)	Radio. Gulvmåtter. Sædeovertræk. Ekstralygter. Tagbagagebærer. m.m.

TEKNISKE SPECIFIKATIONER

Motor: 4 cylindrer, 4-takt boksermotor med luftkøling. Lavt placeret. Motorhus og topstykker fremstillet i speciel aluminiumslegering. Kraftig oliekoeler og -filter. To overliggende knastaksler (en pr. topstykke), trukket af tandremme.

Affjedring: Hydropneumatisk. Alle 4 hjul uafhængigt affjedrede, hvert forsynet med hydraulisk affjedringsblok med indbygget støddæmper. Højdekorrektør fortil og bagtil sikrer en konstant højde over vejbanen uanset vægtbelastningen.

Transmission: Forhjulstræk. Tør enkeltpladekobling. 4 fuldsynkroniserede gear. Bundgear.

Bremser: 2-kreds bremsesystem med automatisk lastafhængig bremsekraftventil. Skivebremser på alle fire hjul. Håndbremsen virker på forhjulene med særskilte bremsebakker.

Styretøj: Tandstangsstyring.

Elektrisk system: 35 amp/t batteri. Vekselstrømsgenerator.

Dæk: 145-15 ZX. Reservehjul placeret under motorhjelm.

Motor 1. Cylindervolumen 1015 cm³ (74 × 59). Kompressionsforhold: 9:1. Effekt: 55,5 HK/DIN ved 6500 omdr./min. 61 HK/SAE ved 6750 omdr./min. Max. drejningsmoment: 7,2 kgm/DIN ved 3500 omdr./min.

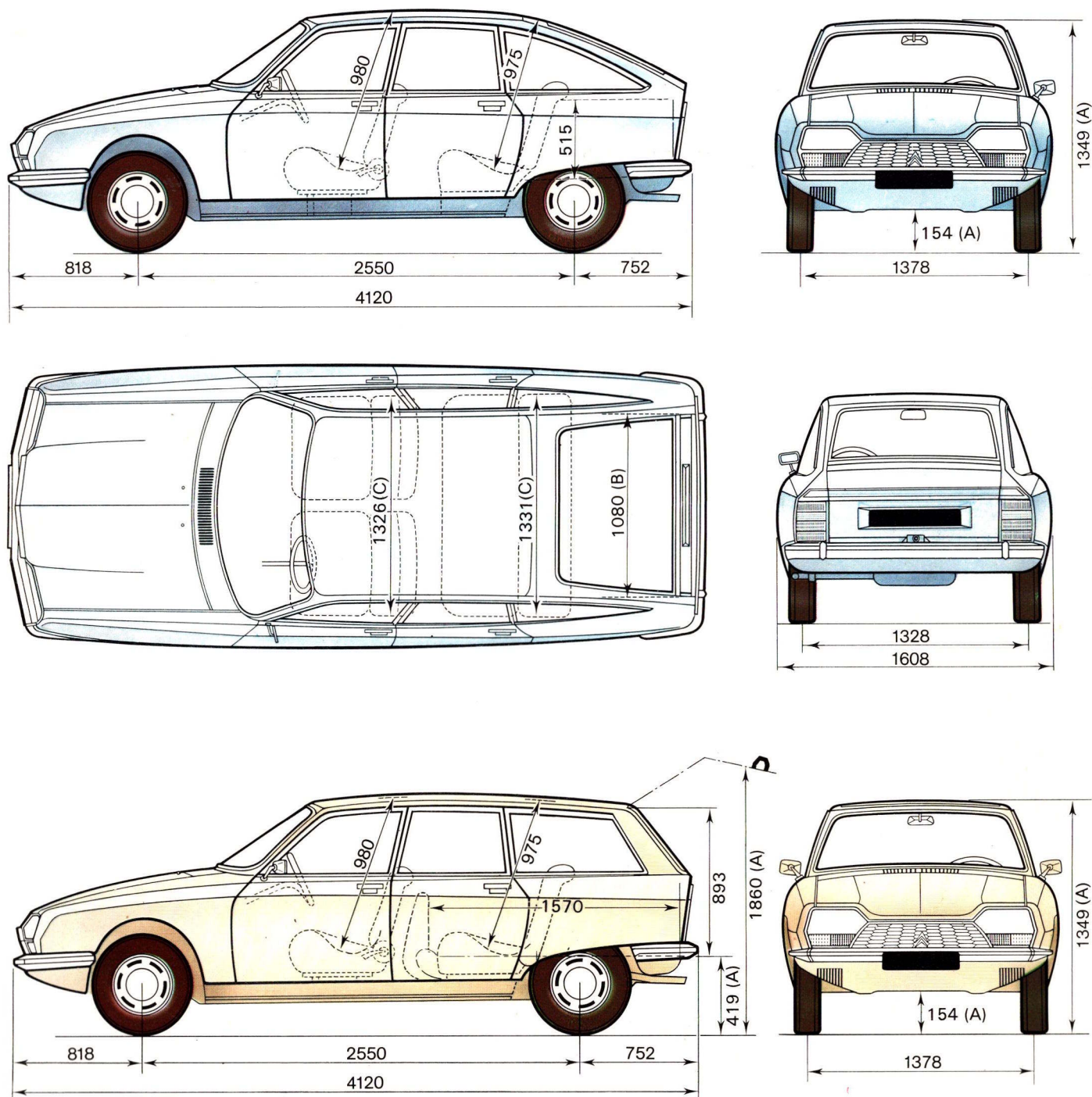
Transmission: Kron- og spidshjul: 8 × 35.

Tophastighed: 148 km/t. 0-1000 m: 38"1.

Motor 2. Cylindervolumen 1222 cm³ (77 × 65,5). Kompressionsforhold: 8,2:1. Effekt: 60 HK/DIN ved 5750 omdr./min. 65,5 HK/SAE ved 6000 omdr./min. Max. drejningsmoment: 8,9 kgm/DIN ved 3250 omdr./min.

Transmission: Kron- og spidshjul: 8 × 33.

Tophastighed: 151 km/t. 0-1000 m: 36"8.



Citroën yder nu 5 års garanti for, at der ikke opstår gennemrustnings-skader på Deres nye bil. Garantien forudsætter, at bilen, gennem et autorise-ret Citroën-værksted, gennemgår en komplet rustbeskyttelsesbehandling efter ML-metoden (hulrum og undervogn) senest hver 12. måned i garantiperiodens løbetid.

CITROËN 