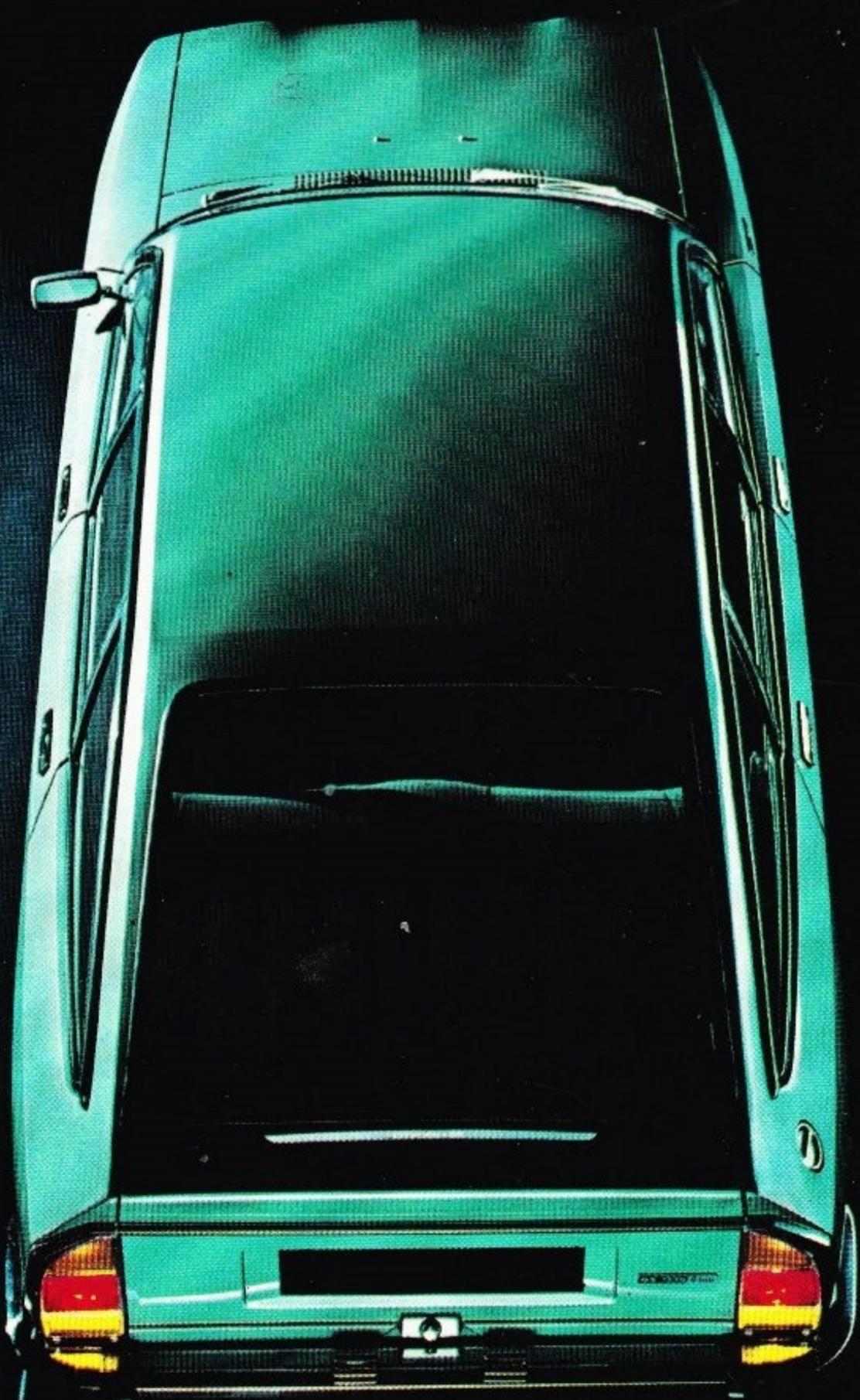


**GS**



CITROËN

## Les GS

84 pages  
73

Exemple unique d'une voiture exemplaire entièrement inventée en partant des besoins et des désirs des automobilistes d'aujourd'hui et de demain, la GS est toujours, trois ans après sa création sans commune mesure avec les autres et sans concurrente sur le marché.

Moderne - Originale - Homogène dans sa nouveauté.

Nouveau, son moteur entièrement

en alliage léger. Nouveau, l'équilibre parfait de l'esthétique de ses formes et de son aérodynamisme. Nouvelles, les conditions de sécurité et de confort inconnues jusque-là dans sa catégorie.

Nouvelles aussi depuis que la GS existe, les notions pourtant familières de vitesse, de reprises, de silence. Nouvelle pour le plaisir qu'elle offre au pilote.

Nouvelle dans l'essentiel comme dans

les moindres détails, du moteur au pare-chocs arrière, nouvelle jusqu'au bout de ses phares galbés.

A la GS Club 1220, dont le succès s'accroît chaque jour, s'ajoutent désormais les nouvelles venues : la GSpécial (6 CV) et la GSpécial 1220 (7 CV).



## La GS et la technique

A cette voiture totalement originale il fallait un moteur d'une conception entièrement neuve.

Au premier rang des moteurs modernes à haut rendement, c'est un "quatre cylindres à plat", solution retenue pour l'excellent équilibrage qu'elle confère. Entièrement en alliage léger, il est pourvu de deux arbres à cames en tête (un par culasse).

Remarquablement court et compact, il favorise le bon centrage du véhicule. Super-carré, il est capable d'une puissance au litre élevée, la vitesse linéaire du piston restant faible.

Moteur à refroidissement par air d'une grande robustesse, d'une grande simplicité, il ne comporte ni joints, ni durites, ni colliers, il ne connaît ni les risques de gel ni l'ébullition. Le circuit d'huile moteur comporte en outre, un filtre et un important radiateur en alliage léger, augmentant ainsi considérablement la sécurité de fonctionnement quels que soient le climat et l'utilisation.

Avec ses quatre vitesses synchronisées (levier de vitesse au plancher) la Berline atteint rapidement sa vitesse de croisière : 148 km/h, ou 151 km/h selon moteur.

Traction avant comme toutes les Citroën, la GS est pourvue de la fameuse suspension hydropneumatique, ce qui lui permet d'offrir un confort jusque-là réservé à des véhicules beaucoup plus coûteux. Cette suspension encore améliorée, ainsi qu'un essieu AV anti-cabreur suppriment pratiquement tout tangage causé par des démarrages ou des freinages trop brusques, et font oublier dos d'âne et cuvettes. Ces perfectionnements associés à la présence de barres stabilisatrices AV et AR amènent une diminution spectaculaire du roulis et de la "gîte" du véhicule en virage.

La GS est naturellement équipée de correcteurs d'assiette avant et arrière qui rétablissent automatiquement la garde au sol de la voiture, quelle que soit sa charge. Cette hauteur peut d'ailleurs être augmentée manuellement afin de franchir un passage difficile ou faciliter le changement d'une roue.



## **La GS et la sécurité**

La GS est conçue pour rouler vite et longtemps, sans fatigue, ni pour le conducteur, ni pour les passagers, ni pour le moteur. Sans fatigue et sans danger.

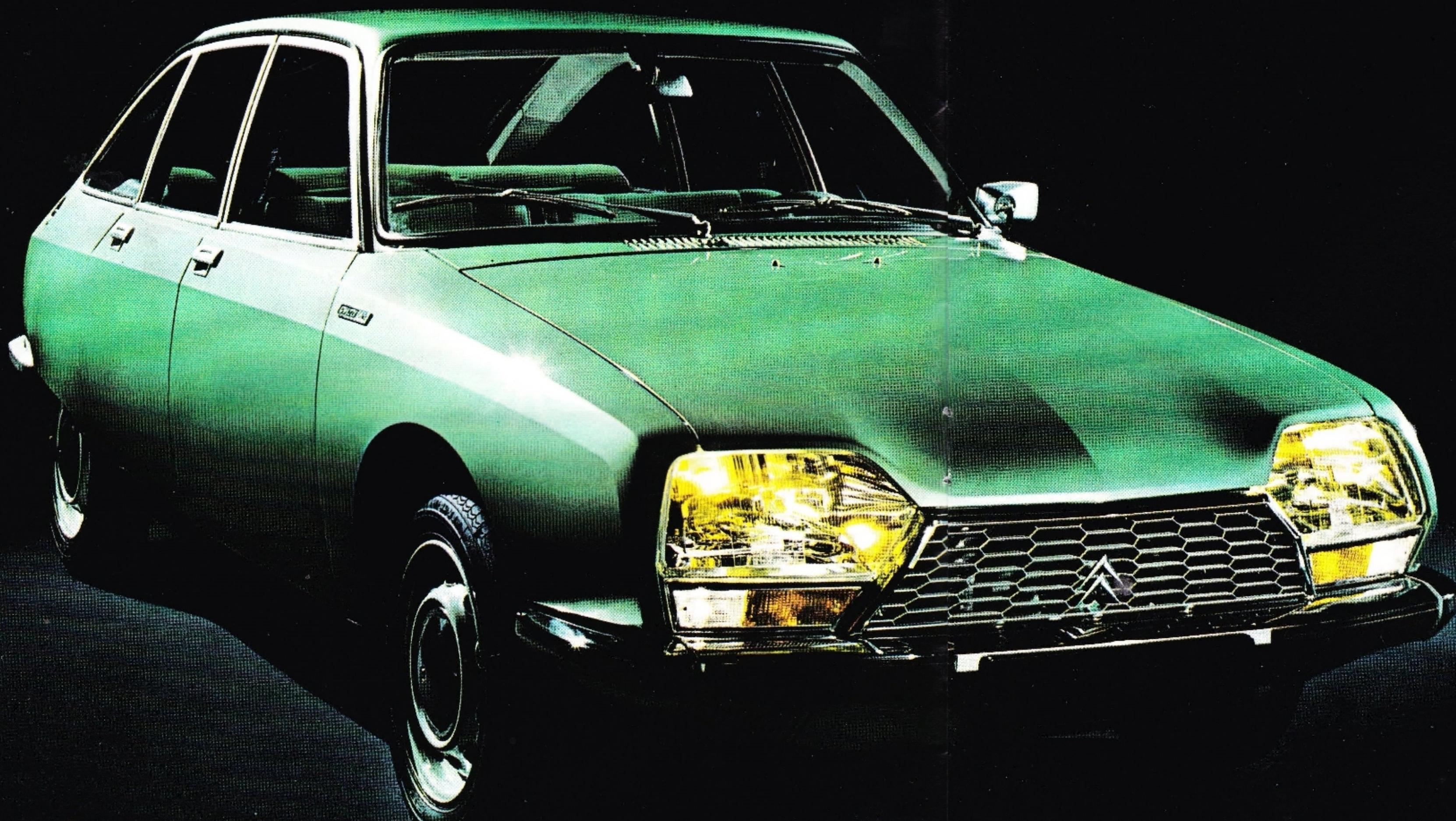
La traction avant lui assure une parfaite stabilité dans les virages ; son aérodynamisme ne fait qu'ajouter à la sûreté de sa tenue de route. Sur chacune des roues - indépendantes - un frein à disque. Leur commande assistée est douce et progressive, leur puissance, leur efficacité, la sécurité de leur fonctionnement sont assurées par le système de haute-pression hydraulique. Un doseur adapte automatiquement le maximum de freinage arrière à la charge. Les circuits avant et arrière sont séparés. La commande de frein de secours, très accessible, agit sur les roues avant par des mâchoires indépendantes du frein principal.

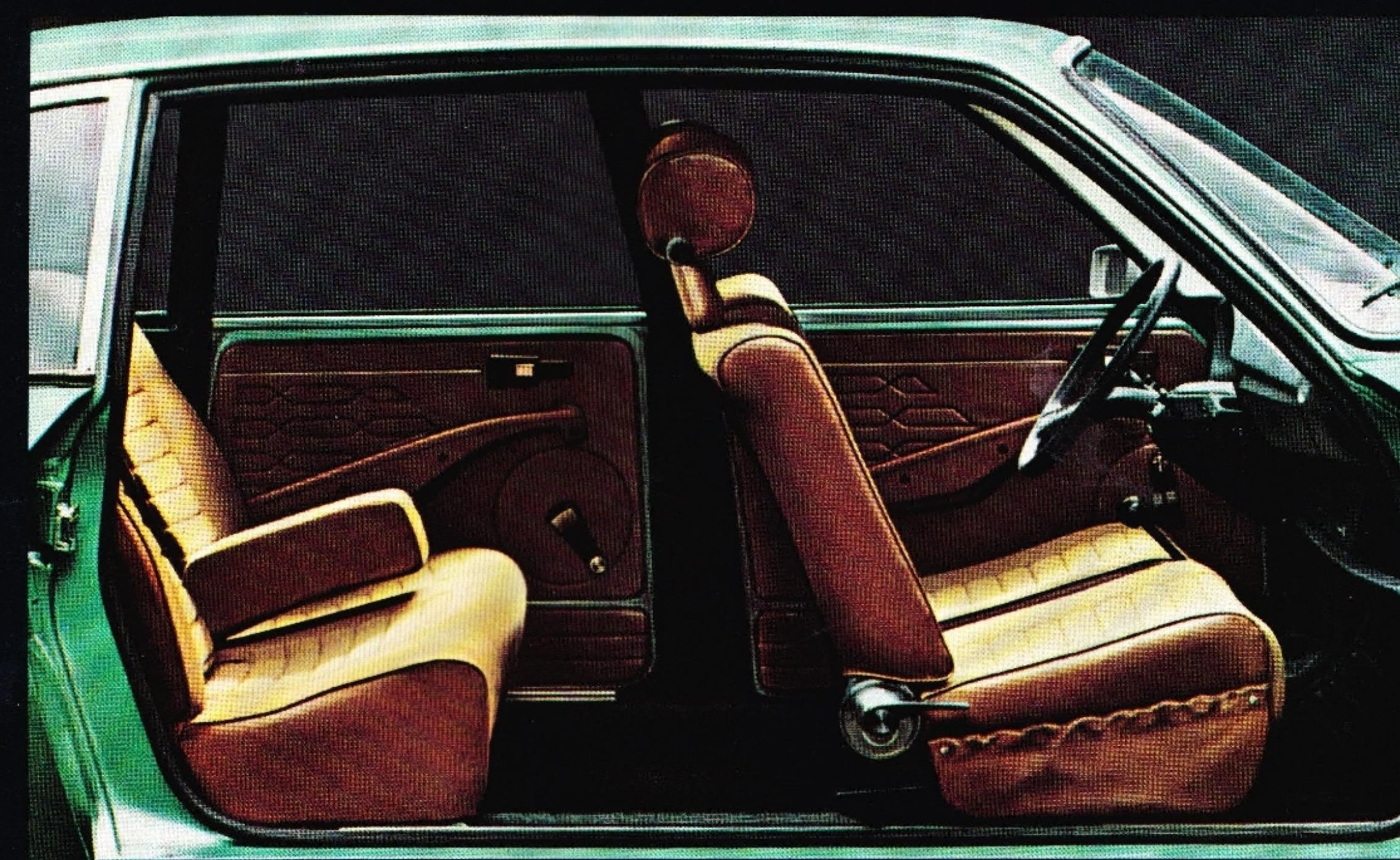
La direction est d'une grande douceur et d'une grande précision. L'axe de pivotement des roues avant passe par le point de contact de la roue au sol. Grâce à cette géométrie, la GS est insensible aux sollicitations dissymétriques de la route : variations d'adhérence, chocs, passages inopinés sur les bas-côtés ne l'émeuvent pas.

Au volant d'une GS, aux commandes d'une mécanique prestigieuse, le conducteur jouit d'une sécurité totale.

D'un coup d'œil, sur un tableau de bord inédit, il peut surveiller le bon fonctionnement de la voiture : au centre sur un bloc d'alerte tous les voyants de contrôles groupés. L'indicateur de vitesses signale aussi les distances de freinage : les 4 zones colorées d'un cylindre défilent à l'intérieur d'une lucarne grossissante d'intensité lumineuse variable. Bleu, vert, jaune, rouge correspondent aux 4 rapports de vitesse et permettent d'éviter un sur régime du moteur.

Sécurité par tous les temps : la visibilité est assurée en permanence par un essuie-glace à deux vitesses, le dégivrage électrique de la lunette arrière (option) et une climatisation impeccable assurant un désembuage constant.





## La GS et le confort

Un voyage en GS, ce n'est pas un effort, c'est un séjour agréable, dans un intérieur agréable.

Les secousses n'existent plus, elles sont absorbées par la suspension hydropneumatique.

Dès la mise en marche du moteur, la climatisation entre en action. Des circuits séparés envoient l'air froid ou l'air chaud, quand il le faut, là où chacun le désire. L'insonorisation est poussée au maximum. Sous les pieds des passagers, pour le confort et pour le silence, de la moquette (Club).

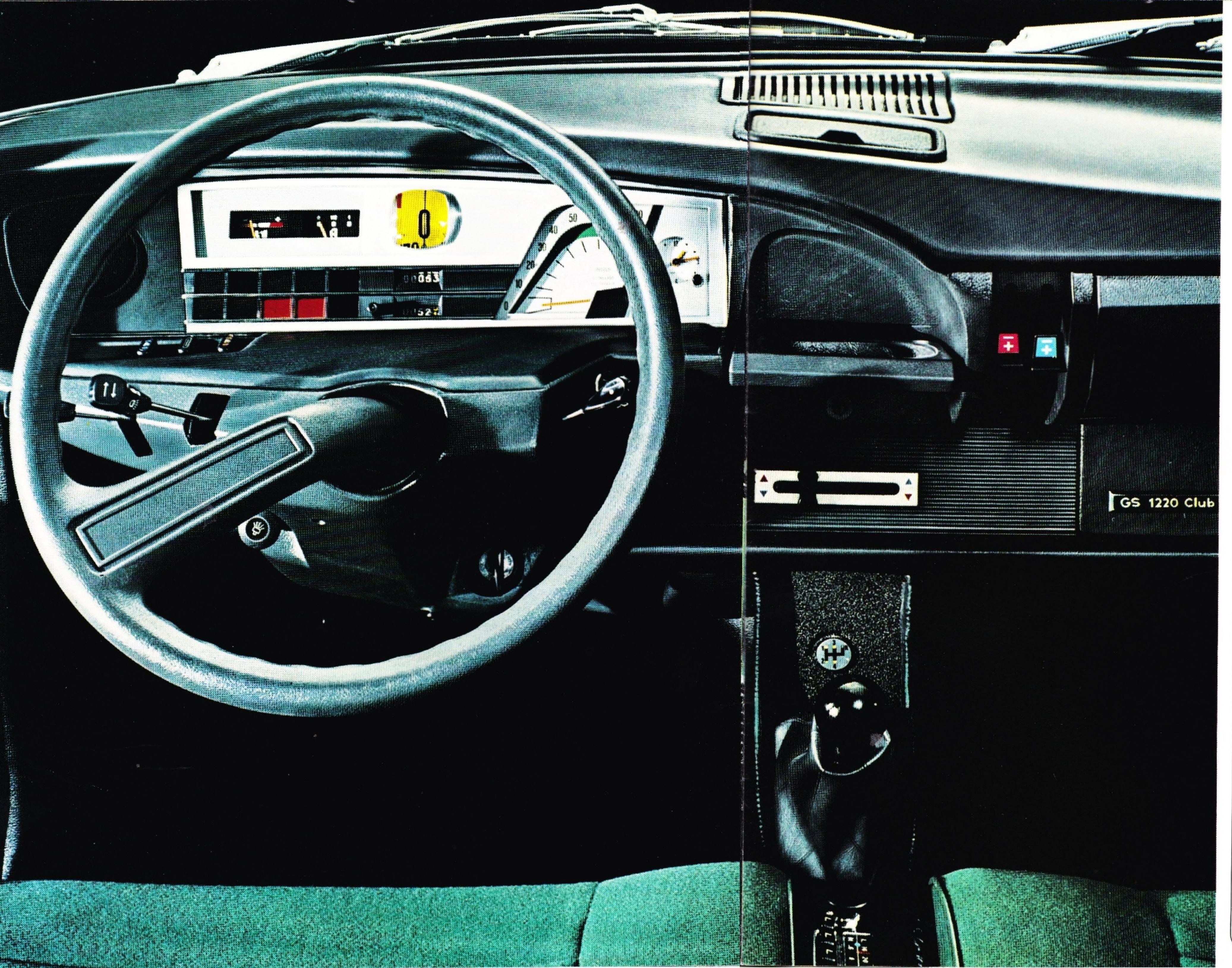
Entre les deux sièges avant, à la portée du conducteur et de son voisin, la radio (option). Des sièges profonds et confortables, des dossier hauts et enveloppants avec appuis-tête amovibles (option) à l'arrière de l'espace pour allonger les jambes, à l'avant, sur le tableau de bord une montre et un allume-cigarette (Club). Enfin, une planche de bord de même matière que le volant.

Les bagages ont disparu, rangés dans un coffre original par sa simplicité : il est sans recoins, comme une malle, recouvert de moquette, bas et facile d'accès.

L'automobiliste passe de plus en plus de temps dans sa voiture. Il lui faut du confort, et pourquoi pas du luxe.

Dans tous les modèles, le calme, le silence, l'ambiance douce et confortable dont chacun rêve pour passer un long moment à regarder les paysages, à écouter de la musique, à bavarder avec les voisins, sans souci de la route, sans fatigue et sans inquiétude, comme chez soi, tout en allant ailleurs.

Radio Blaupunkt en option.



## La GS Break

Plus pratique qu'une voiture de tourisme, plus élégant qu'un véhicule utilitaire, le break GS convient au travail, convient aux loisirs, il fait ce que l'on veut, se plie à tout. Ou se déplie.

D'un geste, la banquette arrière se rabat et offre 1,78 m<sup>2</sup> d'une surface plate à 41,9 cm du sol, garnie de feutre noir.

Sur la version Service, une séparation protège les places avant de la charge : 2 places, trois portes et un plancher plat. (le plancher est peint dans la version tôlée; dans la version Club vitrée, il est garni d'isorel stratifié). Toutes les caractéristiques, toutes les innovations de la berline se retrouvent dans le break. Sa ligne reste élégante tout en offrant un volume intérieur considérablement accru.

La suspension hydropneumatique offre l'avantage considérable de conserver dans tous les cas l'excellente tenue de route de la berline. 420 kg de charge, une famille au grand complet et tous les bagages, un déménagement, des chargements de toutes sortes sont transportés dans des conditions de sécurité, de commodité et de confort jusque-là inégalées.

La conception de la GS et et sa suspension hydropneumatique lui permettent, en version berline ou break de tracter jusqu'à 800 kg, poids remarquable pour un véhicule de sa catégorie.



