



Citroën GS

“Citroën GS är för bra för att passa in i medelmåttighetens tidevarv. Ni måste prova den, det är förmodligen sista gången en bil av den här kalibern introduceras.

Den ger mer körglädje, körsäkerhet och åkkomfort än någon annan bil jag kört. Den är rymlig, den är sagolikt komfortabel, den är inte farligt snabb, den är

säkrare att köra än kanske någon annan bil. Och den kostar inte mer än medelmåttorna.

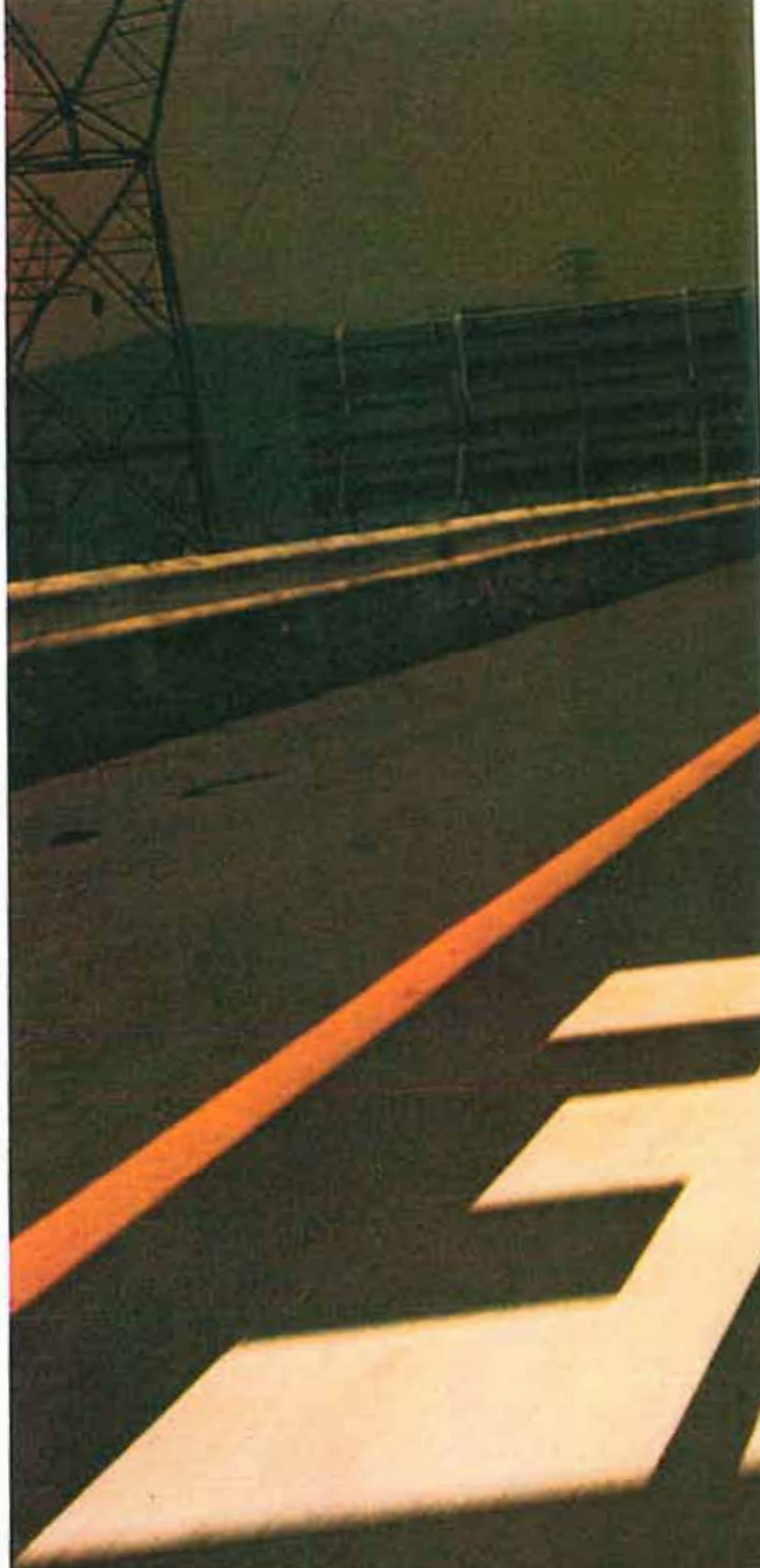
Det är kort sagt en perfekt körmaskin.”
Så bedömde Jan Ullén Citroën GS – “årets bil i Europa” i tidningen Vi Bilägare nr 12, 1971.



CITROËN GS ÄR RESULTATET AV ETT HELT NYTT BILTÄNKANDE. Det är en bil som skapats för 70-talets bilister. En bil som är gjord för hela Europa. För den trafik som väntar oss under det närmaste årtiondet.

En bil skall ligga säkert på vägen. Se vad Jan Ullén i Vi Bilägare skrev. "Världsrekord i köregenskaper" satte han som rubrik på det avsnitt där han konstaterade att hans tidigare favoritmärke nu blivit klart distanserat. "Det är köregenskaperna som placerar Citroën i en absolut särställning bland dagens bilar. Bilen är absolut riktningsstabil och det praktiskt taget oberoende av hur vägbanan ser ut. Man kan märka sidvind, men känsligheten är minimal. Trots denna absoluta stabilitet vid körning rakt fram svarar GS snabbt och exakt på rattutslag...

Bättre finns inte."



PROVKÖR CITROËN GS I FJÄLLEN! Citroën GS är naturligtvis framhjulsdriven. Som alla Citroën-bilar. Och vad det betyder för väggreppet är allmänt omvitnat. Inte minst på riktigt kurviga och branta vägar.

Och vad som dessutom gör GS till en bil med "världsrekord i åkkomfort" (enligt Jan Ullén i Vi Bilägare) är den fenomenala fjädringen. Det är den genialt enkla konstruktionen från Citroëns DS-modeller, som sedan de introducerades 1955 ständigt förbättrats. Gashydrauliken gör körningen till något av det bekvämaste ni någonsin upplevt. "Ojämheter, som får andra bilar (även mycket bra fjädrande sådana) att hoppa och skutta, märks bara på ljudet när däcken träffar dem" skrev Jan Ullén.



PROVKÖR CITROËN GS OCH TESTA EN TVÄR-
BROMSNING. De flesta bilar med skivor runt om har så
bra bromsar att det sällan krävs några kommentarer i
testrapporterna", skrev Jan Ullén. Men även här är GS
ett strå vassare. Till rutinproven i Vi Bilägares tester hör en
tvärbromsning från 100 km/tim. med pedalen i botten.
Alltså en riktig panikbromsning.

"Med GS gjorde jag provet från 140 km/tim. Bilen
stannade i en absolut rät linje, med en bromseffekt som
jag tidigare inte upplevt och utan någon som helst
nosdoppning."



PROVKÖR CITROËN GS I STORSTADSTRAFIKEN.
Låt oss fortsätta att citera Jan Ulléns bedömning av Årets Bil i Europa. "Sikten framåt och åt sidorna är suverän med stora fönster, smala takstolpar och sluttande motorhuv. Det höga bakpartiet kan ge problem vid backning in i en parkeringsficka, men det finns inga döda vinklar snett bakåt som i alla andra "modernt" formgivna bilar."

Och golvväxelspaken fungerar bättre än i de flesta framhjulsdrevna bilar, tyckte Ullén vidare, liksom att den lilla ratten är på lagom avstånd och idealiskt lutad.

Där har ni några skäl till att den 4,7 meter långa bilen är så lättmanövrerad till och med i de packade storstäderna.





PROVKÖR CITROËN GS PÅ LANDET! Ni behöver bara öppna dörren för att förstå att maken till komfort finner ni inte i brådrasket hos någon annan bil i den här prisklassen.

"För sin storlek är den förbluffande rymlig" tyckte Jan Ullén. "GS är 20 cm kortare och 10 cm smalare än Ford Cortina/Taurus, men ger större plats för passagerarna. Bagageutrymmet är inte bara stort, det är helt fyrkantigt utan några svårstuvade skrymslen och vrår (reserven ligger under motorhuven och bensintanken under baksätet, där den är bäst skyddad).

De tygklädda sätena är mjukt, men inte fjädrande, stoppade och man sitter utmärkt på mittplatsen bak."



BESTÄM ER FÖR CITROËN GS. Ni får mycket för pengarna. Ni får en bil som 44 av de mest namnkunniga motorjournalisterna i Europa, representerande 12 nationer, valde till Årets Bil i Europa några månader efter det att GS lanserades.

Ni får Årets Bil i England, Danmark, Tjeckoslovakien. Ni får en bil som fått pris för bästa formgivning av den italienska tidningen Style Auto Architettura della Carozzeria. Ni får en bil med verkligt sköna former. Ni får en bil som gör bilägandet till ett nöje.

Tekniska data

Motor: 4-cylindrig boxermotor, 1.015 cm³ (74×59) Luftkyld. Kompressionsförhållande 9. Cylinderblock och topplock av lättmetall. Oljekylare, oljefilter. Kuggremsdrivna överliggande kamaxlar.

Max effekt: 56 hk DIN vid 6.550 v/m. Max vridmoment: 7,2 kpm DIN vid 3.500 v/m.

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, enkel torrlamellkoppling, helsynkroniserad 4-växlad växellåda, golvväxelspak. (Mot. pristillägg: automatisk koppling (Convertisseur) med 3-växlad helsynkroniserad växellåda.) Tredubbla vibrationshämmande kardanknutar vid växellådan, dubbla vid hjulen. Slutväxel 8×35.

Fjädring: Individuell hjulupphängning. Gashydraulisk fjädring. Konstant markfrihöjd oberoende av belastning.

Bromsar: Skivbromsar runt om. Tvåkretssystem. Bromseffektfordelare.

Styrning: Kuggstångsstyrning, tvådelad rattaxel. Vändradie 4,7 m.

Elsystem: Batteri: 12V, 35AH. Växelströmgenerator, effekt 510W.

Volym: Bränsletank: 43 l. Oljemängd i motor 3,5 l. Växellåda 1,4 l.

Mått: Längd: 412 cm. Bredd: 160 cm. Höjd: 135 cm. Axelavstånd: 255 cm. Spårvidd fram 138 cm. Spårvidd bak 133 cm. Bagagerummets volym: 465 liter.

Hjul: Michelin 145 SR 15zX.

Rätt till ändringar i specifikationen utan föregående meddelande förbehålles.

