

Vilken bil är bäst i världen?

Den frågan går inte att besvara, säger du kanske. Det beror på vad man är beredd att betala, vad man har för behov osv.

Du har alldeles rätt. Men förlåt oss om vi tycker att Citroën GS ligger väl till för att bli betraktad som "världsbäst" i många avseenden.

Låt oss ge dig några omdömen av erfarna motorskribenter. Uttalanden som bygger på omfattande testningar av nya Citroën GS:

"Ingen kan väl ha undgått att läsa och höra om att Citroën GS är dagens komfortablaste och vägsäkraste familjebil". Det är konsumenthandboken "Bil -73" som säger så i sin presentation av 367 olika bilmodeller i närbild.

"Jag måste tillstå att det inte finns någon bil — oavsett pris — som jag trivs bättre att köra med än GS". Omdömet kommer från Jan Ullén i Vi Bilägare när han bedömer mellanklassbilarna för drygt 16.000 till 20.000:—.

Och Jan-Olof Blomfeldt i Kvälls-Posten tycker att "den här bilen har talanger som ställer konkurrenterna längre bak i kön. Komforten, väghållningen, nivåkontrollen, bromsarna, styrningen".

Nya GS — med starkare motor

Vi vill gärna fortsätta med pressrosorna. En så kräsen kännare som Stig Björklund i Teknikens Värld konstaterade t.ex.: "Den nya starkare motorn var vad som behövdes för att göra en bra bil bättre. Teknikens Världs testlag har imponerats av Citroën GS 1220".

Vinsten med den starkare motorn är bl.a. större smidighet vid lägre varvtal. Alltså en ökad segdragningsomfång som framför allt kommer till sin rätt vid stadskörning. Och toppfarten för nya GS ligger på dryga 150 km i timmen.

Karossen är också av säkerhetstyp. Den har bl.a. ett bälte av stål runt om. Och bensintanken ligger väl skyddad mellan kraftiga rambalkar under bakvagnen.

Nya GS — med unika vägegenskaper

"Väghållningen är nog bäst i världen bland familjevagnar" tycker man i "Bil -73". "Den måste upplevas. Liksom den ofattbara riktningstabiliteten, den kusligt exakta styrningen och de ohyggligt effektiva bromsarna". När läste du sådana omdömen om en bil sist!

Det är framför allt fjädringssystemet som ger denna åkkomfort och vägsäkerhet. Den är Citroën ensam om. Det är samma fjädring som tidigare bara funnits på de stora Citroën-vagnarna. På GS utvecklades systemet ytterligare. Och "det ger oslagbar komfort" tycker Jan-Olof Blomfeldt i Kvälls-Posten.

Nya GS — en säkerhetsbil

Provkör nya GS. Det är bästa sättet för dig att själv bli övertygad. Då upptäcker du bl.a. att stabiliteten på vägen är överlägsen det mesta du tidigare upplevt. Även om du kört mycket dyrare vagnar.

En av förklaringarna är den s.k. nollpunkt-hjulupphängningen. Den konstruktionen har Citroën haft i snart tjugo år. Därför kan vi inte låta bli att dra på munnen när en del konkurrenter börjar lansera finessen som en teknisk "revolution".

För dig som förare innebär upphängningen att du inte behöver uppleva däckexplosion i hög fart som en katastrof. Och du tar dig igenom snö- och grussträngar utan att vagnen gör oroväckande kast och kränger.

Fler säkerhetsdetaljer: bromsarna. "Alla bilar har bra bromsar" skrev Jan Ullén förra året i sin bok "Biltest". "Det är först sedan man kört Citroën som man märker att bromsar kan vara ännu bättre. Den är överlägsen alla andra bilar".

Nya GS har skivbromsar runt om. De är servo-assisterade, så var lätt på foten. Dessutom är systemet försett med automatik som reglerar bromsverkan i förhållande till bilens belastning.

Nya GS — med "storbilskänsla"

Citroën-bilarna har alltid varit kända för sin komfort. Ändå blir du nog förvånad när du sätter dig i nya GS för första gången. Lyssna t.ex. ännu en gång på Stig Björklund i Teknikens Värld: "Den i prisklassen helt unika gashydrauliska fjädringen ger den här bilen en rätt fantastisk storbilskänsla när det gäller sitt- och åkkomfort — men samtidigt har man alltså kvar fördelarna med små ytterdimensioner och en påkostad småbils allmänna hanterlighet".

Till storbilskänslan bidrar naturligtvis också bagageutrymmet. Det rymmer totalt 465 liter och är otroligt lättstuvat. Golv och sidor är nämligen helt plana. Dessutom följer stötfångaren med när du öppnar luckan — det underlättar lastningen ännu mer.

Nya GS — niger inte för tunga laster

Lasta på bara. Och sätt storvuxna passagerare i baksätet. Bakändan sjunker inte ner. Och strålkastarna pekar inte rakt upp i himmelen. Därför att det unika fjädringssystemet alltid håller bilen på samma nivå över marken. Såvida du inte själv vill höja vagnen, t.ex. om du kör över en snösträng eller en dålig skogsväg. Det gör du automatiskt med en spak inne i vagnen.

Nya GS — ovanligt väl utrustad

Effektiv temperaturreglering, bekväma säten, omfattande instrumentering. Bl.a. en hastighetsmätare som också anger bromssträckan. På Club-modellerna får du dessutom elektronisk varvräknare och halogenljus. Alla GS-modeller har strålkastartorkare som standard.

Och alla Citroën GS har Michelin ZX-däck. Dessutom får du 3 års vagnskadegaranti och 6 års rostskyddsgaranti.

Nya GS — också som Combi

Du som behöver exceptionellt stora utrymmen kan välja GS Combi. Du kommer att få exakt samma åkkomfort och vägegenskaper. Så här skrev man i Svensk Motortidning nr 10/72 bl.a.:

GS Combi

"Dagens klyftigaste stationsvagn

Får vi rekommendera en rejäl provtur med Citroën GS Combi. Ta ut den på dålig, kurvig väg. Försök upptäcka att den är bullrigare än sedanen. Eller stötigare. Känn efter om väghållningen är sämre.

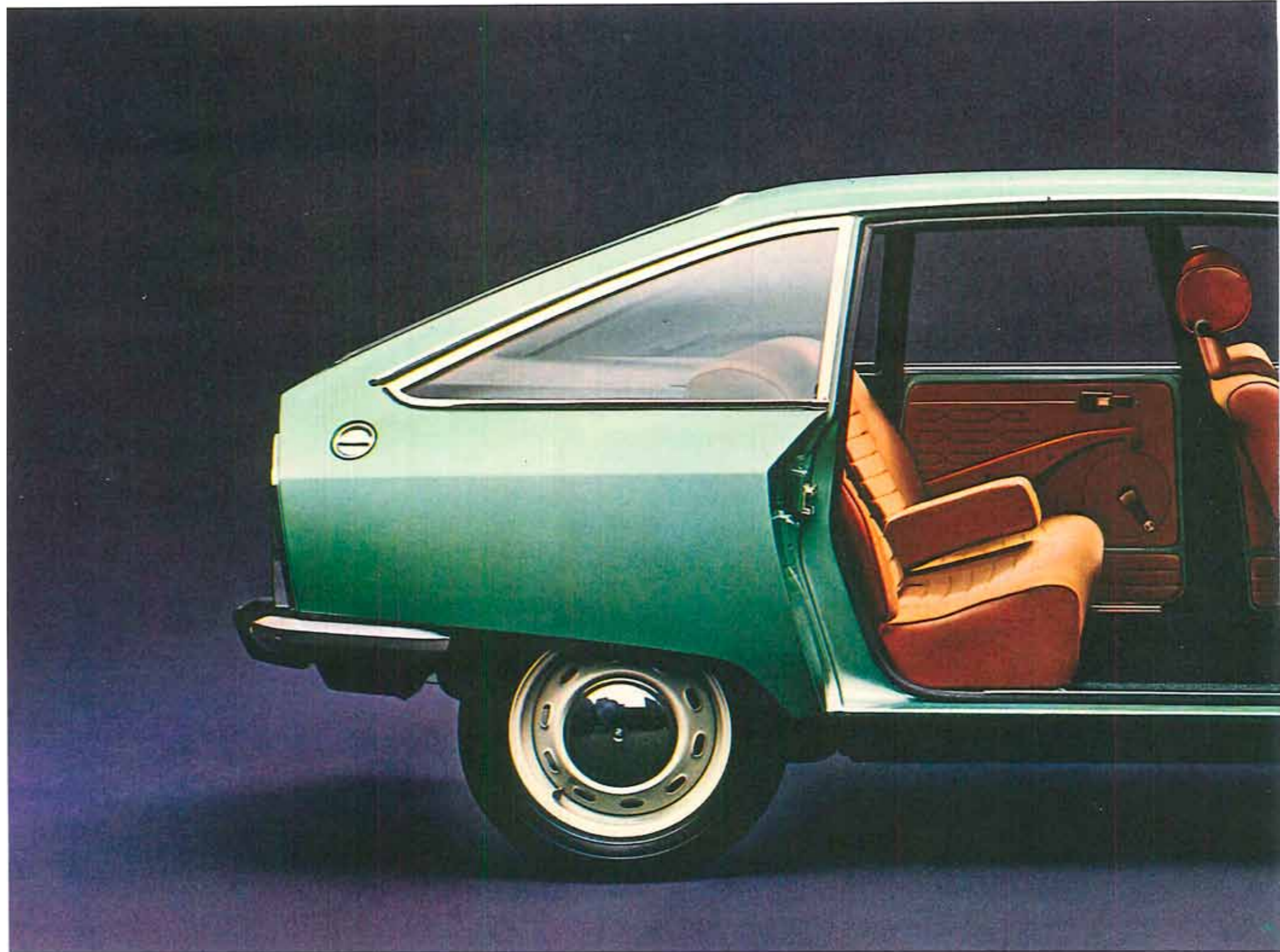
Den här kombin är faktiskt exakt lika komfortabel som den rena personversionen. Ljudnivån är högre — 2 dB (A) vid 110 km/h enligt typintyget — men det är knappt hörbart. Och åkkomforten och väghållningen är inte ett uns sämre.

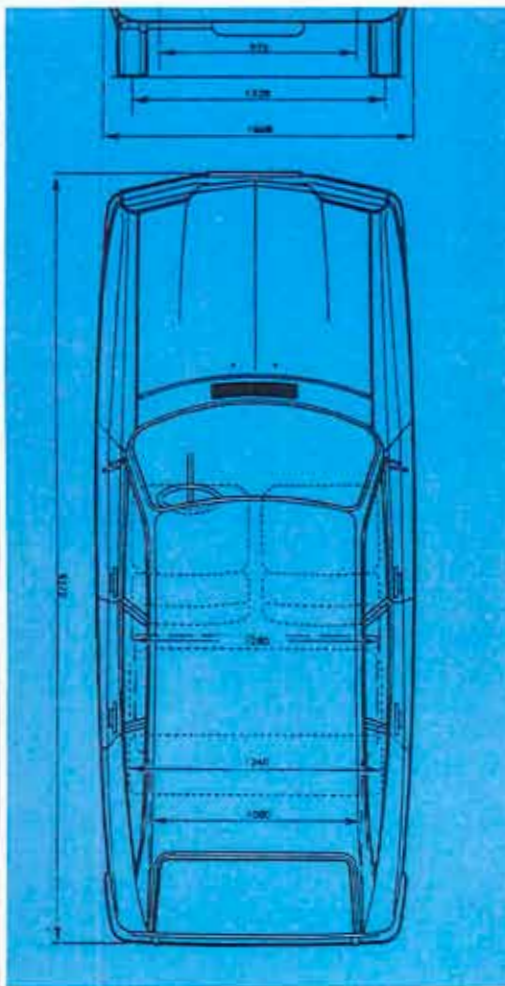
Ett rent plusvärde har kombin i bättre bakåtsikt som underlättar vid parkering.

Många har sagt det förr, men det tål att upprepas:

- Man åker bekvämare i Citroën än i någon annan bil i familjevagnsklass;
- Väghållningen är enastående. Säkrare kan ingen bil uppföra sig oberoende av underlag;
- Styrningen är perfekt, bromsarna tar effektivt och spår- och sidvinds känslighet finns bara inte.

Och just på kombin kommer den automatiska nivåregleringen (alltid rätt ljusinställning!) ännu bättre till sin rätt. Plus den ställbara markfrigången".





Teknisk specifikation

GSpecial 1220/GS Club

Motor: 4-cylindrig boxermotor. Luftkyld. Cylinderblock och topplock av lättmetall. Oljekylare. Oljefilter. Kuggremsdrivna överliggande kamaxlar. Cylindervolym 1220 cm³ (77 × 65,5). Kompressionsförhållande: 8,2. Effekt: 60 hk DIN vid 5.750 v/min. 65,5 hk SAE vid 6.000 v/min. Vridmoment: 8,9 kpm DIN vid 3.250 v/min. 9,2 kpm SAE vid 3.250 v/min.

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, enkel torrlamellkoppling, helsynkroniserad 4-växlad växellåda, golvväxelspak. 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. Parkeringsbroms på framhjulen med speciella bromsbelägg.

Styrning: Kuggstångsstyrning. Tvådelad rattaxel.

Elsystem: Batteri 12 V, 45 Ah. Växelströmgenerator 390 W.

Mått: Längd 412 cm, bredd 160 cm, höjd (normal) 135 cm. Bagageutrymmets volym 465 liter.

Hjul: 145—15 zX, tre fälgbultar.



Rätt till ändringar i specifikation förbehålles.
Automobiles Citroën AB, Stockholm.

CITROËN GS