



CITROËN  GS
voiture sans frontières

Spacieuse, confortable, pouvant transporter 5 personnes (et leurs bagages) dans des conditions de sécurité jusqu'alors inconnues dans cette catégorie, capable de performances brillantes tout en restant très économique d'entretien, répondant dans les

Pour tout ce qu'elle apporte de neuf, d'inédit, de révolutionnaire, la Citroën GS a été quatre fois désignée "Voiture de l'année" : en Hollande, en Tchécoslovaquie, en Grande-Bretagne et au Danemark. Aujourd'hui, la Citroën GS est sur toutes les routes d'Europe.

Voiture sans frontières, elle est chez elle partout.





CHEZ ELLE SUR LA ROUTE
La GS est une routière.
Une vraie routière. Conçue
pour rouler vite, longtemps,
sans fatigue aucune ni pour
les passagers ni pour
son moteur.



Le moteur, d'une conception entièrement nouvelle, a étonné tout le monde... même les italiens, pourtant blasés en matière de mécanique. C'est un quatre cylindres à plat (opposés deux à deux) avec deux arbres à cames en tête (un par culasse), ce qui le place au premier rang des moteurs modernes à haut rendement.

Remarquablement court et compact, afin de procurer une habilité maxima, il est en alliage léger.

Son silence de fonctionnement est d'autant plus remarquable que le moteur de la GS est refroidi par air. L'adoption d'arbres à cames en tête entraînés par courroies crantées, ainsi que le faible débit d'air ont permis de rendre ce moteur moins bruyant que bien des moteurs refroidis par eau.

Ce système de refroidissement ne présente que des avantages :
il supprime le poids et l'encombrement d'un radiateur;

il élimine les joints, durites et colliers;
il permet surtout de se déroger des risques de gel en hiver ou d'ébullition en période de grosses chaleurs.

Avec ses quatre vitesses synchronisées (le levier de vitesse est au plancher), la GS atteint rapidement sa vitesse de croisière : près de 150 km/h.

CHEZ ELLE EN MONTAGNE.
Il faut avoir conduit une GS
sur une route sinueuse pour
apprécier pleinement son
étonnante tenue de route.

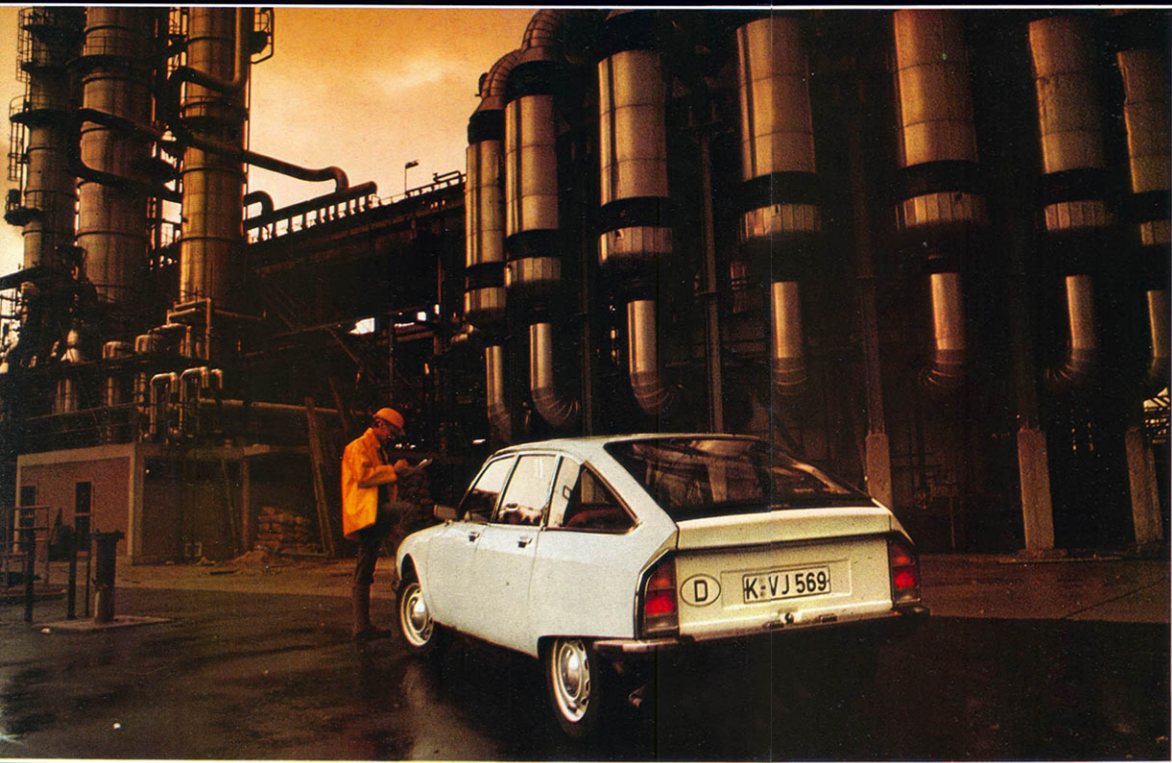


Traction avant comme toutes les Citroën, ce qui assure une extraordinaire stabilité dans les virages, la GS est pourvue de la fameuse suspension hydropneumatique. Cette suspension est encore améliorée par l'adjonction d'un essieu avant « anti-cabreur » qui supprime tout mouvement de tangage causé par des démarrages ou des freinages trop brusques. Ce perfectionnement associé à la présence de barres stabilisatrices AV et AR, fait oublier des d'âne et cuvettes, et amène une diminution

spectaculaire des mouvements de roulis et de la « gîte » du véhicule en virage. La GS est naturellement équipée des 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. Enfin, l'aérodynamisme de la GS ne fait qu'ajouter à la sûreté

de sa tenue de route : le capot plongeant, le pare-brise très incliné, le dessous parfaitement caréné, les phares galbés, les clignotants intégrés, les poignées de portes encastrées, confèrent à la GS un coefficient de pénétration dans l'air unique pour une voiture de grande série. Sa ligne lui a valu de recevoir le grand prix Style Auto award décerné par la revue italienne Style Auto Architettura Della Carrozzeria ainsi que le Grand Prix de l'Art et de l'Industrie.





CHEZ ELLE SOUS LA PLUIE.
Il y a des voitures qui doivent ralentir dès que le sol devient mouillé et glissant. Pas la GS. Sa stabilité, son freinage et sa visibilité ont été conçus de telle sorte que la sécurité de conduite n'est jamais compromise.



Chacune des quatre roues indépendantes est équipée d'un frein à disque. Le freinage assisté est réparti automatiquement dans les circuits avant et arrière séparés, selon la charge de la voiture. Ce souci de sécurité, propre à Citroën, se perçoit dès que l'on s'installe au volant : l'indicateur de vitesses signale en même temps les distances de freinage correspondantes. Ces distances sont inscrites sur un cylindre qui défile à l'intérieur d'une lucarne

grossissante d'intensité lumineuse variable. Ce cylindre est divisé en quatre zones colorées. Le bleu, le vert, le jaune et le rouge correspondent aux quatre vitesses (ce dispositif évite de rouler à un régime qui n'est pas accordé à la vitesse de la voiture). Un bloc d'alerte situé au centre du tableau de bord groupe tous les voyants de contrôle (témoin de pression d'huile, d'usure des freins, etc.) et permet de surveiller constamment le bon fonctionnement de la voiture.

La sécurité de la GS, c'est encore un essuie-glace à deux vitesses, un rétroviseur jour-nuit, un dégivrage électrique de la lunette arrière (en option), un compte-tours électronique (version Club). C'est enfin une climatisation parfaite à deux circuits séparés, air froid - air chaud, qui assure un désembuage constant et une visibilité permanente par temps de pluie.

Dans la GS, la sécurité n'est jamais prise en défaut.

CHEZ ELLE EN VILLE.
Parce qu'ils n'ont rien
laissé au hasard,
les techniciens Citroën ont
réussi à faire de la GS
une voiture aussi agréable
à conduire en ville que sur
route.



Avec un rayon de braquage de 4,70 m seulement, une direction à la fois très douce et très précise, la GS est de loin la voiture la plus maniable de sa catégorie.

Et si elle sait se tenir, la GS sait aussi recevoir. Les sièges profonds, confortables, l'espace à l'arrière aussi généreux qu'à l'avant, le silence total et la douceur incomparable de la suspension qui supprime tous les cahots donnent une nouvelle signification au mot confort. Quant au coffre, il est parfaitement



parallélépipédique, sans espace mort ni recoin, donc entièrement utilisable. Son chargement se fait sans effort car il s'ouvre au ras d'un plancher situé très bas.

La GS peut être livrée équipée d'un convertisseur de couple débrayage (Ferodo système Verto) accouplé à une boîte à trois vitesses commandée manuellement. La présence de ce convertisseur de couple permet en plus de la suppression de la pédale d'embrayage une utilisation plus souple du véhicule en diminuant

notamment le nombre de passages de vitesses tout en permettant le choix.

Comme en Tchécoslovaquie, en Hollande et au Danemark, la GS a remporté en Angleterre le trophée "Voiture de l'année 1971."

Fiche technique

Moteur : quatre cylindres à plat et opposés deux à deux — cylindrée 1015 cm³ (74 × 59). Refroidissement à air. Rapport volumétrique : 9. Culasse et bloc cylindres en alliage léger. Radiateur et filtre à huile. Deux arbres à cames en tête (un par culasse) commandés par courroies crantées. Puissance effective : 55,5 ch DIN à 6500 tr/mn. 61 ch SAE à 6750 tr/mn. Couple maxi : 7,2 m/kg DIN à 3500 tr/mn. 7,5 m/kg SAE à 3500 tr/mn.

Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, quatre vitesses toutes synchronisées, commande au plancher, joints homocinétiques doubles, couple conique 8 × 35.

Suspension : hydropneumatique, quatre roues indépendantes munies chacune d'un bloc hydraulique de suspension avec amortisseur intégré. Correcteur d'assiette avant et arrière assurant à la voiture une hauteur constante au-dessus du sol quelle que soit la charge, grâce à une pompe haute pression avec réserve d'énergie.

Freinage : à double circuit adapté automati-

quement à la charge et à sa répartition, freins à disque sur les quatre roues. Frein de secours sur les roues avant par plaquettes spéciales.

Direction : à crémaillère.

Electricité : batterie 30 A/H — alternateur 390 W (490 W sur Club).

Carrosserie : caisse autoporteuse. Berline quatre portes — 5 places. Dimensions : longueur hors tout : 4,12 m. Largeur hors tout : 1,60 m. Hauteur (constante) : 1,35 m. Volume du coffre : 465 dm³.

Poids total à vide : 880 kg. Poids total en charge : 1295 kg.

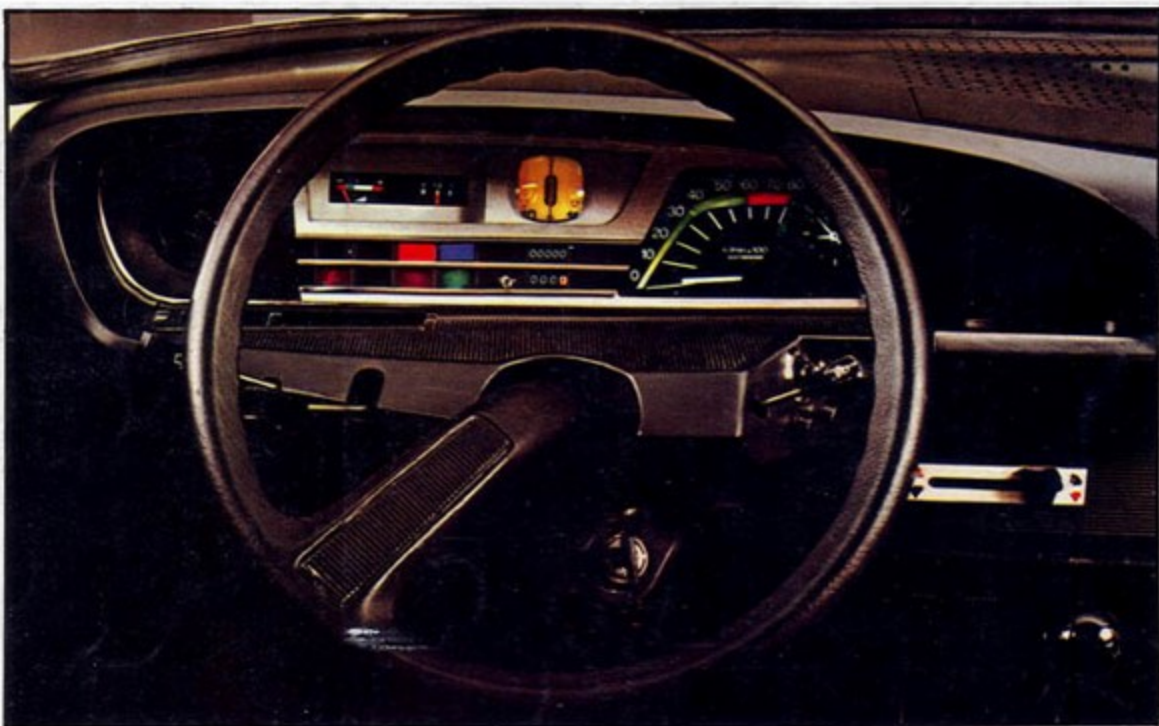
Pneumatiques : 145 — 15 ZX. Roue de secours sous le capot moteur.

Tableau de bord : indicateur de vitesses à lucarne et éclairage permanent. Bloc témoin d'alerte. Sur Club : compte-tours. Montre. Totalisateur journalier. Phares de recul.

Vitesse maxi : 147 km/h.

Consommation : DIN : 9,3 l. — 8 l. environ à 80 km/h de moyenne.

Options : transmission semi-automatique avec convertisseur de couple. Radio à amplitude ou à modulation de fréquence. Appuie-tête sur Club (gauche ou droite). Ceintures sécurité AR. Pulseur d'air et lunette AR chauffante. Convertisseur de couple. Peinture métallisée sur Club.



La Société Anonyme Automobiles Citroën se réserve le droit de modifier sans préavis ses modèles ainsi que leurs caractéristiques, équipements et accessoires.

Citer loue sans chauffeur, des Citroën et des Autobianchi, entretenues par ceux qui les connaissent le mieux.

CITROËN  préfère **TOTAL**