

CITROËN ^ GS Pallas CITROËN ^ GS Break
GS Spécial CITROËN ^ GS Birotor CITROËN ^
CITROËN ^ GSX GSX2 CITROËN ^ GS Club
GS Pallas CITROËN ^ GS Break CITROËN ^
CITROËN ^ GS Pallas
GSX GSX2 CITROËN ^
CITROËN ^
^ GS Break
CITROËN ^
^ GS Spécial
CITROËN ^ GS Pallas CITROËN ^ GS Break
GS Birotor CITROËN ^ GS Spécial CITROËN ^
CITROËN ^ GSX GSX2 CITROËN ^ GS Club
GS Pallas CITROËN ^ GS Break CITROËN ^
CITROËN ^ GS Pallas CITROËN ^ GS Break



La GS est une voiture pleine de bon sens. Moderne, originale, équilibrée, elle répond parfaitement aux besoins de l'automobiliste d'aujourd'hui. Sûre, quelle que soit la route, quel que soit le temps, elle ne pose jamais de problèmes de conduite. Sa traction avant la colle à la route, son excellente répartition des masses lui permet de suivre la trajectoire idéale dans les virages, ses 4 freins à disques assistés à haute pression lui permettent de faire face aux mauvaises surprises.

Avec sa ligne très aérodynamique, la GS peut soutenir des moyennes élevées sans effort. Son coefficient de pénétration dans l'air est exceptionnel et, quelle que soit la vitesse, sa sobriété est exemplaire.

Refroidi par air, son moteur ne craint pas les écarts de température et ne demande ni eau, ni antigel. Sa grande simplicité peut aussi éviter de nombreuses pannes – il ne comporte ni joints, ni durites, ni colliers. Routière économique et robuste, la GS est aussi un exemple de confort.

Spacieuse, accueillante avec ses vraies 5 places et son vaste coffre de 465 dm³, elle est la seule dans sa catégorie à posséder une suspension hydropneumatique qui lui permet d'offrir un confort jusque-là réservé à des véhicules beaucoup plus coûteux. Dos d'âne, cuvettes, cassis sont absorbés sans secousses, sans vibrations.

Des correcteurs d'assiette rétablissent

automatiquement la garde au sol de la voiture en fonction de la charge, et des barres stabilisatrices AV et AR diminuent les phénomènes de roulis dans les virages.

En toutes circonstances, prendre la route au volant d'une GS n'est jamais une aventure.

La GS possède un tableau de bord inédit qui permet au conducteur de surveiller en permanence le bon fonctionnement de la voiture. Au centre, sur un bloc d'alerte, tous les voyants de contrôle sont groupés. L'indicateur de vitesses signale aussi les distances de freinage et signale par ses 4 plages de couleurs les risques de surrégime.

La visibilité est garantie en permanence par un essuie-glace 2 vitesses. Le dégivrage de la lunette arrière (option) et une climatisation parfaite permettent un désembuage constant.

Au volant d'une GS, le conducteur dispose de tous les éléments nécessaires pour une conduite sûre et détendue.

Enfin, la GS se décline en plusieurs versions et vous offre une véritable gamme complète et homogène. Chaque modèle de cette gamme est spécifique afin de répondre aux besoins de chaque usager.

Ainsi, quels que soient vos goûts, quelles que soient vos exigences en matière automobile, vous trouverez dans la gamme GS la voiture dont vous avez besoin.





GSpécial

Sobre, efficace, la GSpécial a l'économie dans l'âme et le sens du rendement.

A 90 km/h, par exemple, avec ses 6 CV fiscaux elle consomme moins de 7 l aux 100 km.

Ses 4 vitesses synchronisées "au plancher" permettent d'utiliser au mieux les ressources de son moteur supercarré de 1015 cm³ qui, refroidi par air, ne surchauffe ni ne s'enrhume jamais.

Simple et toujours de bonne humeur, la GSpécial ne pose pas de problèmes. Elle est toujours prête à vous emmener n'importe où.

Equippée comme toutes les GS de correcteurs d'assiette avant et arrière qui rétablissent automatiquement la garde au sol de la voiture quelle que soit la charge, la GSpécial peut s'aventurer sans risque dans des chemins peu fréquentés, ou même rouler carrément à travers champs.

Pour franchir un passage difficile, ou dans le cas de changement d'une roue, le conducteur peut augmenter la garde au sol du véhicule en faisant simplement varier la position du levier de hauteur.

Par son côté pratique, son sens de l'économie et son confort de grande routière, la GSpécial est une voiture idéale pour aller travailler la semaine, s'évader le week-end et passer des vacances réussies à moindres frais.



La GS Club est le modèle le plus représentatif du concept GS. Son confort, sa technicité, sa robustesse en font une 7 CV sans concurrents.

Grâce à son aérodynamisme la GS Club est la seule dans sa catégorie à pouvoir soutenir des moyennes élevées en consommant peu (6,2 l aux 100 km à 90 km/h).

Grâce à sa sécurité active (traction avant, freinage à la hauteur de ses performances, suspension hydropneumatique) la GS Club est une 7 CV insensible au mauvais temps, aux routes glissantes et aux chaussées déformées : on peut exploiter sans danger la puissance et la nervosité de son moteur de 1222 cm³.



GS Club

Enfin, grâce à la suspension hydropneumatique et à un habitacle spacieux où tout est feutré et où l'on ne ressent aucune vibration, la GS Club vous offre un confort que beaucoup de grosses cylindrées lui envient. La climatisation est extrêmement efficace et les sièges profonds maintiennent parfaitement le corps dans les virages. Cette année, la GS reçoit même de nouveaux sièges avant avec dossier trapézoïdal sur lesquels peuvent s'adapter de nouveaux appuis-tête (option).

La GS Club est certes une 7 CV pour la vignette et pour le fisc, mais pour son conducteur comme pour ses passagers elle se situe dans la catégorie au-dessus... C'est le principe même de toutes les GS.





GS Break

Plus pratique qu'une voiture de tourisme, plus élégant qu'un véhicule utilitaire, le Break GS convient au travail, 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 m² d'une surface plate à 41,9 cm du sol.



Finition classique ou finition Club, moteur 1015 ou moteur 1220, toutes les caractéristiques, toutes les innovations de la berline GS se retrouvent dans le Break.

La suspension hydropneumatique offre l'avantage considérable de conserver dans tous les cas l'excellente tenue de

route de la berline et de pouvoir transporter sans risque des objets fragiles même sur les plus mauvaises routes. Avec ses 420 kg de charge, le Break GS transporte des chargements de toutes sortes dans des conditions de sécurité, de commodité et de confort jusque-là inégalées.



GSX et GSX2

Vives, nerveuses, sûres et confortables les GS X et GS X2 sont des voitures "pleines de vie".

Leurs jantes sport, leurs sièges baquet et leur carrosserie jaune vif annoncent tout de suite la couleur. Elles sont destinées à la conduite sportive.

Leurs moteurs tournent rond,

encaissent les hauts régimes et figurent au premier rang des moteurs modernes à haut rendement.

Ils développent respectivement 55,5 ch DIN et 6500 tr/mn sur la GS X dont la cylindrée est de 1015 cm³ et 65 ch DIN à 5750 tr/mn sur la GS X2 dont la cylindrée est portée à 1222 cm³.



GSX et GSX2

Dans les deux cas la puissance au litre est élevée, dans les deux cas les accélérations sont franches et largement compensées par un essieu avant anticabreur qui supprime pratiquement tout tangage causé par des démarrages ou des freinages trop brusques, ainsi que des barres stabilisatrices AV et AR qui diminuent le roulis et la "gîte" dans les virages.

Un essuie-glace à deux vitesses et le dégivrage électrique de la lunette arrière (option sur GSX) assurent une visibilité parfaite quel que soit le temps et des phares à iode longue portée scrutent la nuit.

A l'intérieur, des sièges baquet avec appui-tête incorporé maintiennent parfaitement le corps. Le tableau de bord extrêmement complet permet au pilote de surveiller en permanence chaque organe de la voiture : tachymètre, compte-tours électronique, témoin de pression d'huile, montre électrique ; rien ne manque pour une conduite rapide et détendue.

La GS X et la GS X2 sont des voitures au tempérament fougueux qui permettent de s'initier sans risque à la conduite sportive.



GS Pallas

Raffinée, la GS Pallas allie le luxe au confort. La planche de bord, la console et le volant marrons s'harmonisent avec la couleur de la carrosserie (gris nacré, noir, rouge, etc.).

Les sièges et les panneaux de porte sont garnis de jersey uni ou rayé. Une épaisse moquette s'étend jusque sur la plage arrière.

Des vide-poches encastrés dans le dossier des sièges permettent aux passagers arrière d'avoir leurs sacs à main, leurs journaux, leur appareil photo, etc. à portée de la main.

Sauf sur la version toit ouvrant, la GS Pallas est équipée d'un nouveau plafonnier avec commande séparée, et de trois poignées de maintien.

Extérieurement le chrome des joints, des baguettes de caisse et d'embout d'échappement complètent la touche "Pallas".

Par son équipement complet et raffiné, la GS Pallas compte parmi les voitures les plus luxueuses de sa catégorie.





GS Birotor

Sobre, racée, d'une technique d'avant-garde, la GS Birotor est un nouveau visage de l'automobile d'aujourd'hui et de demain.

Plus compact et plus fiable que les moteurs classiques, son moteur à pistons rotatifs lui assure des performances brillantes dans le plus profond silence.

La GS Birotor a la sécurité de ses performances :

- par sa stabilité incomparable due à la suspension hydropneumatique qui gomme les moindres irrégularités de la route et maintient constante la garde au sol de la voiture quelle que soit la charge,
- par sa tenue de route exemplaire due à la traction avant, à la direction douce et précise, aux 4 roues indépendantes et aux pneus larges qui renforcent l'assise,
- par son freinage surpuissant (4 freins à disques dont 2 ventilés à l'avant).

Conçue pour le plaisir de conduire et d'être conduite, la GS Birotor vous offre un poste de pilotage complet et précis : volant bien en mains, commandes facilement accessibles, levier de vitesses au plancher, transmission semi-automatique qui permet par la présence du convertisseur de couple de diminuer le nombre de passages de vitesses en circulation urbaine.

Conçue dans un souci de raffinement poussé jusque dans les moindres détails, la GS Birotor est dotée d'élargisseurs d'ailes avant et arrière, de jantes larges "gris métallisé", de jons de bas de caisse chromés et d'une peinture métallisée un ou

deux tons qui souligne la sobre élégance de sa carrosserie.

La GS Birotor c'est aussi un nouvel art de voyager. Son habitacle est habillé de haute laine jusqu'à la plage arrière, ses sièges trapèze avec appuis-tête incorporés à l'avant, accoudoirs à l'arrière sont agréables et fonctionnels : les coloris des sièges, de la moquette et de la console se nuancent harmonieusement autour d'une dominante "noisette".

Quelle que soit la vitesse, le silence est d'une étonnante qualité. Silence ouaté où les sons, enfin, sont libérés du bruit, où la conversation se poursuit sans élever la voix, où la musique est véritablement écoutée, totalement entendue.

Voiture d'une haute technicité et d'une parfaite mise au point, la GS Birotor synthétise parfaitement le plaisir du confort, du luxe, du silence, associé au plaisir de conduire sans le moindre à-coup aux plus hautes vitesses.

Avantages spécifiques du rotatif.

Les 4 temps du cycle se succèdent dans un mouvement continu, et confèrent une meilleure régularité cyclique. Les pièces du système bielle manivelle du mouvement alternatif ne sont plus nécessaires.

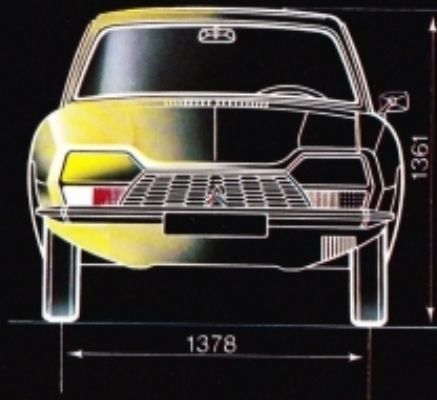
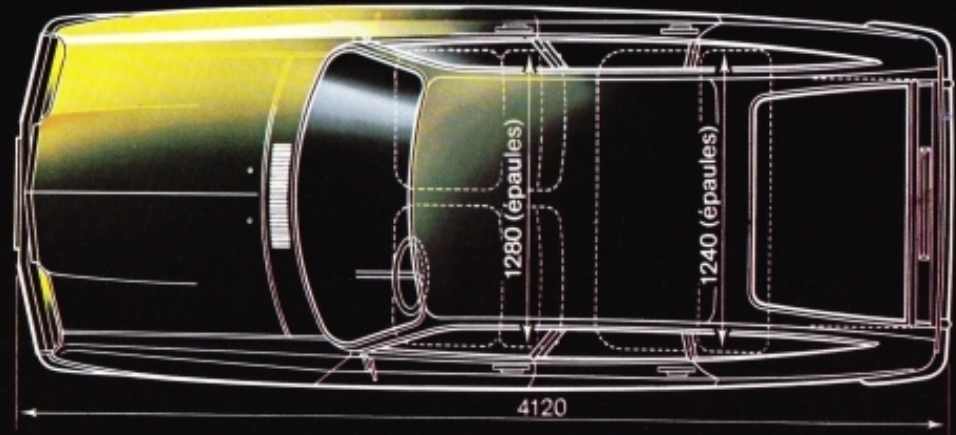
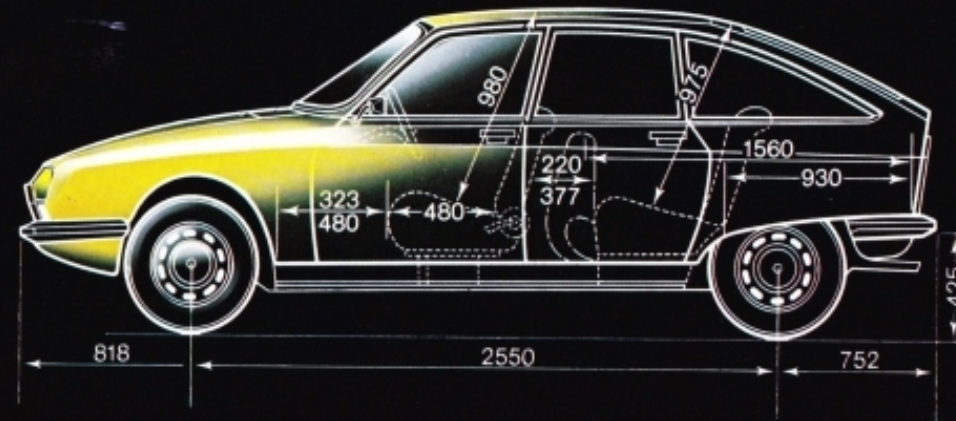
Ni soupapes, ni culbuteurs, ni arbres à cames... le Rotor transmet directement le mouvement à un arbre de sortie moteur à excentrique.

Ce moteur possède un système de post-carburation permettant de brûler les produits nocifs.

Pas d'à-coups, le Birotor est souple. Pas de vibrations, le Birotor est silencieux. Moins de pièces, moins d'encombrement, le Birotor est compact.

Pas de mouvement alternatif, moins d'usure, le Birotor est fiable.





FICHE TECHNIQUE

Moteur 1 : cylindrée 1015 cm³ (74 x 59)
6 CV fiscaux. Rapport volumétrique : 9.
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 : couple conique 8 x 35.
Performances : 148 km/h. 1000 m départ arrêté : 38"1 (Berline). Vitesse maxi : 145 km/h (Break et Service).
Consommation : DIN 9,2 litres, 6,8 l environ à 80 km/h de moyenne pour la berline à mi-charge.

Moteur 2 : cylindrée 1222 cm³ (77 x 65,6)
7 CV fiscaux. Rapport volumétrique : 8,2.
Puissance effective : 60 ch DIN à 5750 tr/mn - 65,5 ch SAE à 6000 tr/mn.
Couple maxi : 8,9 m/kg DIN à 3250 tr/mn - 9,2 m/kg SAE à 3250 tr/mn.
Transmission : couple conique 8 x 33.
Performances : 151 km/h. 1000 m départ arrêté : 36"8 (Berline). Vitesse maxi : 149 km/h (Break et Service).
Consommation : DIN 9,3 l (Berline), 6,8 l environ à 80 km/h de moyenne pour la berline à mi-charge.

Moteur 3 : cylindrée 1222 cm³ 7 CV fiscaux.
Rapport volumétrique : 8,9.
Puissance effective : 65 ch DIN à 5750 tr/mn, 8,9 m/kg à 3250 tr/mn.
Autres caractéristiques comme moteur 2, sauf : conduit d'admission usiné - nouvel arbre à cames - nouveau carburateur - batterie soupapes spéciales.

Moteur 4 : birotor 1990 cm³ 11 CV fiscaux.
Rapport volumétrique : 9.
Puissance effective : 107 ch DIN à 6500 tr/mn.
Couple maxi : 14 m/kg DIN à 3000 tr/mn.
Transmission : convertisseur couple conique 12/51.
Performances : 175 km/h. 1000 m départ arrêté : 34"1.
Consommation : DIN 12,8 l.

MODELES	MOTEURS	CARACTERES SPECIFIQUES	OPTIONS
GSPECIAL	1 ou 2	Garnissage targa, pulseur 2 vitesses.	Garnissage jersey - Dégivrage lunette AR
GS CLUB	2	Garnissage tissus ou targa, moquette, compte-tours, pulseur 2 vitesses.	Dégivrage lunette AR - Toit vinyl - Convertisseur.
GS PALLAS	2	Finition "Pallas". Extér. : baguette de bas de caisse, enjoliveurs de roues, lunette AR chauffante + pulseur, moquette, garnissage boxline ou tissus, couleur réservée à ce type : gris nacré.	Toit vinyl - Convertisseur. Garnissage Boxline
GS X GS X2	1 ou 3 Batterie 4 5 A/3	Finition "Sport". Jantes spéciales, sièges baquets, appuie-tête incorporés, tableau de bord complet à cadrans ronds, phares longue portée sur pare-chocs, garnissage targa, couleur réservée à ce modèle : jaune héliante. Sur GS X2 seulement : phares de recul, lunette AR chauffante, allume-cigares.	Dégivrage lunette AR (série X2)
GS BIROTOR	4	Piston rotatif, allumage électronique, convertisseur de couple, pneus 165 HR 14 X AS tub., boîte 3 vitesses.	Toit vinyl
BREAKS	1 ou 2		
SERVICE TOLEE	1 ou 2		

(Pour les coloris, voir nuancier.)

Caractéristiques communes aux GS

Moteur : quatre cylindres à plat opposés deux à deux - refroidissement à air - 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.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, quatre vitesses

synchronisées. Commande au plancher, joints homocinétiques doubles.
Suspension : hydropneumatique, quatre roues indépendantes munies chacune d'un bloc hydraulique de suspension avec amortisseur intégré. Correcteurs 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 automatiquement 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 35 A/h (X2 : 45 A/h) - alternateur 490 W.
Pneumatiques : 145 - 15 ZX - roue de secours sous le capot moteur.
Options communes à tous les modèles : Auto-radios Blaupunkt. Ceintures de sécurité AR. Pare-brise et glaces teintées. Toit ouvrant. Appuie-tête (sauf X et X2).

La GS convertisseur à transmission semi-automatique.



Au poste de pilotage de la GS convertisseur rien ne change à première vue si ce n'est l'absence de la pédale d'embrayage, le changement de positionnement des vitesses et leur nombre.

Très vite on découvre que la GS convertisseur peut se conduire de plusieurs façons : soit 100 % automatique, en plaçant le levier en 2^e (position ville-montagne) ; il suffit alors de freiner pour s'arrêter et d'accélérer pour repartir. Soit semi-automatique, sur route, en plaçant le levier en 3^e (position route) et en enclenchant la 2^e (position ville-montagne) pour les fortes côtes, ou même la 1^{re} (exceptionnelle

pour les pentes très fortes). Soit sportive, en démarrant en 1^{re} (exceptionnelle), en engageant ensuite la 2^e (ville-montagne), puis la 3^e (route). Pour rétrograder, il suffit de replacer le levier en 2^e (ville) en relâchant à peine l'accélérateur.

Quel que soit votre style de conduite, en ville ou sur la route, le convertisseur offre une multitude d'avantages qui ne sont pas les moindres :

- la suppression de la pédale de débrayage,
- une progressivité et une souplesse impossible à obtenir avec un embrayage classique. Il amortit les bruits, les vibrations et protège l'ensemble de la transmission, notamment les organes de la boîte de vitesses,
- une diminution de la fréquence des passages de vitesses (en moyenne 10 fois moins),
- une possibilité de sélection des vitesses

par le conducteur ne pénalisant en aucun cas le brio de la voiture,

- un frein-moteur identique à celui obtenu avec une transmission classique,
- un ensemble simple, étanche, assurant une parfaite sécurité de fonctionnement, ne nécessitant aucun réglage, et pratiquement aucun entretien, toutes les pièces constituant fonctionnant dans l'huile,
- une longévité plus importante.

Performances.

Vitesse maxi DIN (demi-charge) : 148 km/h.

Accélérations (conducteur seul) :

- 0 à 400 m départ arrêté : 20,9 s,
 - 0 à 1000 m départ arrêté : 38,6 s,
 - 0 à 100 km/h départ arrêté : 18,1 s.
-

