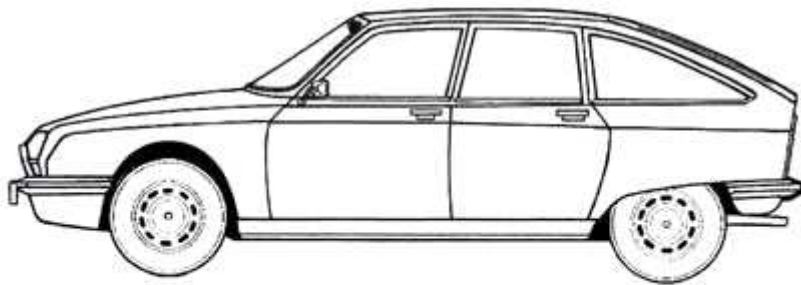


**CITROËN GS/GSA**



**INTERESSENGEMEINSCHAFT**

**Diese Dokumentation wurde ausschließlich für  
[www.gs-gsa-ig.de](http://www.gs-gsa-ig.de) gefertigt.**

**This document was produced exclusively for  
[www.gs-gsa-ig.de](http://www.gs-gsa-ig.de)**

**Ce document a été produit exclusivement pour  
[www.gs-gsa-ig.de](http://www.gs-gsa-ig.de)**

**Autor:                   Günter Busse**



**CITROËN**

## "GS" AUTO DES JAHRES

Die 44 bekanntesten Automobiljournalisten der Welt, aus 12 verschiedenen Ländern, haben den CITROEN GS als "Auto des Jahres" bezeichnet.

Diese begehrte Auszeichnung wird seit 1963 jedes Jahr unter der Aufsicht der holländischen Zeitschrift "Autovisie" für das ausgefallenste Fahrzeug das im letzten Jahr vorgeführt wurde verliehen (auf technischem und ästhetischem Gebiet, sowie für seine Preis / Qualität-Beziehung).

Jedes Jurymitglied konnte sich auf 5 Wagen der Neuheiten 1970 festlegen und 15 Punkte auf sie verteilen.

Mit einem beachtlichen Vorsprung wurde der Citroën GS zum "Auto des Jahres" gewählt (35,3 %) vor dem Volkswagen K 70 (18,3 %) und dem Citroën SM (15,9 %).

Die beiden Citroën-Fahrzeuge konnten über 51 % der Punkte, die bei diesem Wettbewerb vergeben wurden, auf sich vereinigen. Der Rest verteilt sich auf 15 Fahrzeuge anderer Marken, die im Jahr 1970 neu auf den Markt kamen.

Citroën GS, Limousine, 4 Türen, Vorderradantrieb, 4 Zylinder-Boxer-Motor, luftgekühlt, Zylinderinhalt 1015 cm<sup>3</sup>, hydro-pneumatische Einzelradaufhängung aller 4 Räder und Höhenkorrektor vorn und hinten, 4 Servo-Scheibenbremsen mit Bremskraftverteiler, maximale Geschwindigkeit 148 km/Std.

Die Synthese aus Preis, Qualität, Aesthetik und den technischen Neuheiten des GS hat die Wahl der Jury-Mitglieder entschieden. Die gute Strassenhaltung des GS, seinen Komfort und seine ausgezeichnete Bremsmöglichkeit haben die Einstimmigkeit verursacht.

HIER DIE 6 ERSTEN DES WETTBEWERBS "AUTO  
DES JAHRES" FUER 1970/71

---

1. Citroën GS	233 Punkte	35,3 %
2. VW K 70	121 Punkte	18,3 %
3. Citroën SM	105 Punkte	15,9 %
4. Opel Manta	47 Punkte	7,1 %
5. Range Rover	47 Punkte	7,1 %
6. Ford Cortina/Taurus	34 Punkte	5,2 %

Der CITROEN GS ist eine viertürige, fünfsitzige Limousine. (3 Seitenfenster auf jeder Seite).

Er hat Frontantrieb und einen luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor mit obenliegenden Nockenwellen (eine Nockenwelle pro Gruppe von 2 Zylindern), hydropneumatische Federung, vier Scheibenbremsen, Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftversorgung aus den Druckspeichern der hydraulischen Anlage und lastabhängiger Bremskraftregelung im hinteren Bremskreis. Der GS steht im Citroën-Programm zwischen Ami-8 und DSpecial, in einem den Käufer besonders interessierenden Marktbereich, und erfüllt somit die Wünsche der Citroën-Kunden nach einem lückenlosen Programm vom 2 CV bis zum SM.

Dank seiner Stellung im Citroën-Programm und dank der hohen Produktionskapazität von Citroën, ebenso angesichts der augenblicklichen Marktsituation ist das GS-Modell ausgelegt als ein Wagen für grosse Stückzahlen.

Dieser grundsätzlichen Definition gehen zweierlei Ueberlegungen voraus :

- Technische : Um möglichst grosse Stückzahlen zu gewährleisten, musste das Modell GS ein Mehrzweckwagen werden, der nicht nur höchste technische Ansprüche mit einem gefälligen Aeusseren verbindet, sondern auch so gegensätzliche Forderungen in sich vereinigt wie : Stadtverkehr und Landstrasse, Geräumigkeit und Sportlichkeit, einfache Handhabung und Extravaganz.
- Wirtschaftliche : Ueber die besonderen Ansprüche an der Modell hinaus galt es, ein ausgewogenes Verhältnis zu finden zwischen Preis und Ausstattung, damit das Modell beim Käufer grösstmögliche Zustimmung findet. Ferner spielten hier Fragen des Unterhalts und Verbrauchs eine entscheidende Rolle.

Diese Ziele wurden erreicht durch die konstruktiven Arbeiten der Entwicklungsabteilung und den Einsatz modernster methodischer und fabrikationstechnischer Mittel. Sie erlauben es, einen grossen Käuferkreis in den Genuss modernster Citroën-Technik zu bringen, die über viele Jahre hinweg entwickelt und optimal verbessert wurde, anwendungstechnisch erprobt in schon bestehenden Modellen sowohl im Hinblick auf ihre Funktionsfähigkeit als auch in ihrer Betriebssicherheit.

Das Modell GS ist demnach in doppelter Hinsicht ein Wagen der Synthese :

- Synthese in der spezifischen Beschaffenheit des Fahrzeugs, Gegensätze in sich zu vereinen : Geräumigkeit und kompakte Aussenmasse, Komfort und Sicherheit, Fahrleistung und Wirtschaftlichkeit, Eleganz und Handlichkeit, Eignung für Stadtverkehr und grosse Entfernungen, Luftkühlung und wirkungsvolle Geräuschkämpfung, usw.
- Synthese zwischen traditionellen Citroën-Qualitäten, die der Marke ihr besonderes Gewicht geben, und einem Preis, der einer möglichst grossen Käuferzahl annehmbar erscheint.

Für Citroën ist die Definition des Modells GS als "Mittelklassewagen" von besonderer Verpflichtung : Der Wagen soll die Wirtschaftlichkeit des 2 CV sowie den Komfort der D-Modelle bieten. Das Ziel wurde nicht nur erreicht, sondern in einigen Punkten sogar übertroffen : beispielsweise auf dem Gebiet der Aerodynamik, der hydropneumatischen Federung und der Bremsen, wo die Technik im Vergleich zu den D-Modellen verbessert werden konnte.

Das Modell GS setzt fortschrittliche Automobiltechnik in die Tat um und erfüllt dabei höchste Ansprüche an Aeusseres, Fertigung und Ausrüstung.

Die Karosserieform ist funktionell, originell und aerodynamisch. Rundumsicht und Geräumigkeit sind ausgezeichnet, alles praktische Eigenschaften, ohne dass der Wagen wie ein kommerzielles Fahrzeug wirkt - ganz im Gegenteil.

Sein Fahrverhalten, seine Fahrleistung, seine Handlichkeit ergeben ein bequemes Fahrzeug sowohl im innerstädtischen Verkehr als auch auf den Landstrassen, seien es schmale, kurvenreiche Wege oder schnelle Autobahnen. Mit günstigen Steuer- und Versicherungskosten, leichter Wartung, geringer Störanfälligkeit, vernünftigen Verbrauchswerten bietet der Citroën GS Fahrleistungen (die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 147 km/h), die in Verbindung mit Sicherheit und Komfort bisher ohne Beispiel sind. Wesentliche Anstrengungen wurden gemacht, dass dieser für grosse Stückzahlen gedachte Wagen die Qualitätserwartungen hält, die er in technischer und ästhetischer Hinsicht verspricht. Es wurden Lösungen gefunden, die teils seit langem perfektioniert, teils ganz neu entwickelt worden sind, damit der GS zu einem wettbewerbsfähigen Preis angeboten werden kann als ein Fahrzeug, das mehr bietet, das besser und in allen Belangen anders ist als alles, was bisher gemeinhin in der Mittelklasse angeboten wurde.

## DIE KAROSSERIE

### Aesthetische Gesichtspunkte

Das Modell GS ist betont niedrig gehalten (der Citroën GS ist der niedrigste Fünfsitzer auf dem Markt : 1,349 m Höhe beladen oder unbeladen) und von langgezogener Form, gut ausgewogen im Fahrverhalten dank kurzer Ueberhänge vorn und hinten. Seine tiefgezogene Frontpartie, seine fließende Linienführung und sein Abreisheck geben ihm ein dynamisches und sportliches Aussehen. Das Vorderteil vereint harmonisch den wabenförmigen Grill mit den neuartig geformten Scheinwerfern. Die Seitenflächen sind gewölbt, einschliesslich der Fensterscheiben. Das Profil wie aus einem Guss erweckt den Eindruck von Schnelligkeit, ebenso wie sein nach hinten abfallendes Wagendach. Die Türklinken sind versenkt und die Blinkleuchten in die Karosserie einbezogen. Ein Vergleich unterstreicht den Erfolg der Stylisten in der Citroën-Entwicklungsabteilung : der GS scheint wesentlich länger als der Ami-8, obwohl er ihn in Wirklichkeit nur um 13 cm übertrifft.

Dieser "grosse Wagen" hat eine Gesamtlänge von nur 4,12 m.

### Aerodynamische Gesichtspunkte

Die reichen Erfahrungen der Citroën-Ingenieure auf dem Gebiet der Aerodynamik kamen dem neuen Wagen zugute. Der auf Beschleunigung, Leistung und Verbrauch wirkende Luftwiderstandswert ist wesentlich geringer als sonst üblich. Der spezifische Cw-Wert des GS ist um 16 % günstiger als beim Citroën DS, der bis zum Erscheinen des Citroën SM als einer der windschlüpfriegen Serienwagen der Welt galt.



## Die Sicherheit

Der GS wurde unter Beachtung der amerikanischen und europäischen Sicherheitsnormen entwickelt (Aufpralltests, usw.) Bei einem Minimum an Gewicht bietet er den Insassen ein Maximum an Sicherheit, auf Festigkeit wurde ebenso geachtet wie auf Verwindungssteifigkeit. Das Prinzip der Karosserie des GS beruht auf dem Vorhandensein von besonders starren Gesamtteilen am vorderen und hinteren Teil des Wagenkastens, die mit dem unteren Teil durch einen Unterbau verbunden sind, der im wesentlichen aus einem "wannenförmigen" Wagenboden gebildet wird, dessen seitliche Teile (zusammen mit dem unteren Teil der Seitenbleche) die Längsträger des Wagenkastens bilden. Der Dachrahmen, als Auflager für das Wagendach dienend, ist mit den starren Gesamtteilen und dem wannenförmigen Wagenboden über Pfosten verbunden. Diese Karosseriekonzeption gestattet es, einen wirksamen Schutz der Wageninsassen im Falle eines Aufpralls zu erhalten sowie eine kontinuierliche Kraftverteilung der Belastung während der Fahrt, wodurch eine Steifigkeit gegen Biegung und Verdrehung gewährleistet wird, die für Komfort und Strassenlage notwendig ist.

Vorgesehene Verformungszonen absorbieren die kinetische Energie beim Aufprall. Die Stosstangen sind überdimensioniert.

## Die Geräumigkeit

Während die äussere Formgebung den Forderungen der Aerodynamik, der Festigkeit bei Auffahrtunfällen und dem ästhetischen Empfinden Rechnung trägt, konnten die Innenmasse gleichzeitig grosszügig bemessen werden, sowohl in der Höhe als auch in der Breite (Breite in Höhe der Ellenbogen vorn 1.38 m, hinten 1.34 m, Breite in Höhe der Schultern vorn 1.28 m, hinten 1.24 m).

Um den Wünschen der Käufer Rechnung zu tragen, wurde eine Kombi-Karosserie mit fünfter Tür bewusst vermieden, aber der Kofferraum im Heck wurde dennoch nicht dem Styling geopfert. Er ist nicht nur fast einen halben Kubikmeter gross, sondern auch so geformt, dass der Raum voll genutzt werden kann. In der vollen Breite der Oeffnung ist ein Teil der Stosstange an der Kofferraumklappe angeschlagen und geht beim Oeffnen mit dieser hoch. So wird der Zugang zum Kofferraum in dessen voller Höhe frei und die Beladung wesentlich erleichtert : der tiefliegende, ganz flache Kofferraumboden, der frei ist vom vorn im Motorraum untergebrachten Ersatzrad, und die Unterkante der Oeffnung bilden eine Ebene. Die Festigkeit der geteilten Stosstange steht der einer einteiligen Stosstange nicht nach : Beim Schliessen der Kofferraumklappe wird der bewegliche Stosstangenteil am Unterbau abgestützt. Die leicht zu öffnende und zu schliessende Kofferraumklappe wird in geöffnetem Zustand von Federstützen gehalten. Der Kofferraum kann, um ein Beispiel zu nennen, ein normales Tischfernsehgerät oder ein Fass aufnehmen (1,08 m Breite zwischen den Radkästen).

## Die Rundumsicht

Die grossen Glasflächen (insgesamt 279 dm<sup>2</sup> gegenüber 248 dm<sup>2</sup> beim DS) ergeben zusammen mit der niedrigen Gürtellinie eine denkbar gute Rundumsicht. Die übergrosse Heckscheibe ist mit 77 dm<sup>2</sup> genauso gross wie die Frontscheibe. Die versenk-  
baren Seitenfenster der Türen sind gewölbt, um bei kompakten Aussenmassen die Innenbreite so gross wie möglich zu halten. Ihre Fläche ist vorn und hinten gleich gross (44 dm<sup>2</sup>). Das dritte Seitenfenster hinter den Türen ist nicht wie so oft nur ein winziges Guckloch, sondern grossflächig gehalten mit bester Sicht schräg nach hinten.

## Die Geräuschkämpfung

Unabhängig von herkömmlichen Verfahren der Schall- und Geräuschkämpfung, die grosszügig und wirkungsvoll angewandt wurden, unabhängig auch von den gelösten Geräuschproblemen des luftgekühlten Motors, von denen weiter unten die Rede sein wird, wurden besondere Anstrengungen unternommen, um die Fahrgeräusche zu verringern. Die hinteren Radaufhängungen sind an einen Rahmenträger montiert, der elastisch mit dem Chassis verbunden ist und Erschütterungen wie Fahrgeräusche auf schlechten Fahrbahnen schluckt. Rolls Royce ist der einzige Konstrukteur, der bis jetzt eine ähnliche Technik angewandt hat. Das ist keine schlechte Referenz.

## DER MOTOR

Das Antriebsaggregat des Citroën GS ist ein Vierzylinder-Boxermotor aus Leichtmetall mit obenliegenden Nockenwellen. Die Bauart eines Vierzylinder-Boxermotors wurde gewählt wegen seiner geringen Vibrationsneigung (die zwölfmal geringer ist als bei einem gleichstarken Vierzylinder-Reihenmotor). Ueberdies liegt der Schwerpunkt eines Boxermotors niedriger als beim Reihenmotor.

Bemerkenswert kurz und kompakt, vergrössert auch diese Bauart den nutzbaren Innenraum und schafft eine günstige Schwerpunktlage, die sich wiederum auf die Strassenlage auswirkt. Der überquadratische Motor (74 x 59) bringt eine hohe Literleistung, die unproblematisch ist, weil die Kolbengeschwindigkeit gering bleibt. Die V-förmig angeordneten Ventile, (die eine optimale Form der Verbrennungsräume ermöglichen), werden über obenliegende Nockenwellen (eine pro Zylindergruppe) gesteuert. Das erlaubt eine rasche Drehzahlerhöhung bei belastetem Motor und allgemein hohe Drehzahlen ohne jeden Nachteil.

Dieser Motor, konzipiert für eine sichere Laufleistung von wenigstens 100'000 km, ist luftgekühlt. Das bringt unvergleichliche Vorzüge : Grosse Robustheit, denkbar einfache Bauweise (keine Zylinderkopfdichtung, keine Schläuche und Schlauchbinder, Ventilator ohne Keilriemen, direkt durch die Kurbelwelle angetrieben), Verringerung des Gewichts und der Abmessungen (kein Kühler, kein Kühlwasserumlauf), leicht in Pflege und Unterhalt (der GS braucht weder Frost noch Hitze zu fürchten und kann in jedwedem Klima, bei jedwelchem Wetter fahren), schnelles Erreichen der Betriebstemperatur, kaum Leistungsverlust durch das Kühlsystem (die absorbierte Leistung ist lächerlich gering, umso mehr, als beträchtliche Fortschritte in Form, Material und Anordnung des Lüfterrades und der Kühlrippen erzielt werden konnten), günstigere Aerodynamik, weil der Bedarf an Kühlluft geringer ist als bei wassergekühlten Motoren.

Das sind beträchtliche Vorteile (und man versteht, warum sich beispielsweise auch Porsche des luftgekühlten Boxermotors bedient). Blieb das Geräuschproblem. Was den GS angeht, existiert es nicht mehr. Man hat das Uebel an der Wurzel bekämpft : Die Wahl der obenliegenden Nockenwellen, die auf Leistung und Lebensdauer zielt, hat auch den Motorlärm auf ein erträgliches Mass reduziert, zumal als Steuerungselement nicht zusätzliche Lärmerzeuger in Form von Ketten, sondern leise laufende Zahnriemen verwendet werden.

Diese Technik, die dem Motor eine bemerkenswerte Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit gibt, macht ihn auch und vor allem leiser als die meisten Motoren mit herkömmlichem Kühlsystem. Eine solch vorteilhafte Lösung hat auch wesentlichen Anteil daran, dass Citroën in einen Mittelklassewagen grosser Stückzahl die Vorzüge von Wagen der höheren Preisklasse einbringen kann. Der GS-Motor läuft so leise, dass der serienmässige Einbau eines Drehzahlmessers zur Kontrolle der Drehzahlen ratsam erschien. Der Oelkreislauf umfasst einen Filter und einen wirksamen Leichtmetall-Oelkühler, welche die Betriebssicherheit und Einsatzbereitschaft des Wagens in gleichwelchem Klima erhöhen.

### Die Kraftübertragung

Der Citroën GS hat natürlich Frontantrieb. Diese Technik wurde von Citroën seit 36 Jahren vervollkommen. Es gab eine Zeit, als für und wider diese Antriebsart viel Tinte verspritzt wurde. Diese Epoche ist vorbei. Allmählich verstummten die Kritiker, denn der 15 Six war unbestreitbar der sicherste Wagen seiner Zeit, wie das heute für den SM gilt. Diese Eigenschaft des GS ist mit allen ihren Vorteilen also schon ausreichend bekannt. Es genügt der Hinweis, dass neutrales Kurvenverhalten und Kurvensicherheit mit Frontantrieb leichter zu erreichen sind als mit Hinterradantrieb, wo irgendwann immer das gefährliche Uebersteuern auftritt. Normalerweise, bei guten und trockenen Fahrbahnen, ohne Seitenwind, mit guten Reifen, mag der Unterschied der Antriebsarten gering sein. Doch es kann anders aussehen, wenn Gefahren auftauchen, etwa Nässe. Vollends bei Schnee oder Glatteis erweist sich die Ueberlegenheit des Frontantriebs überzeugend.

### Das Getriebe

Das mechanische Schaltgetriebe hat vier vollsynchronisierte Vorwärtsgänge. Betätigt über einen Schaltknüppel, der in einer Mittelkonsole ruht, erlaubt es sportliches, bequemes und wirtschaftliches Fahren.

## DIE FEDERUNG

Das GS-Modell hat eine hydropneumatische Federung mit vier einzeln aufgehängten Rädern.

Es ist zweifelsohne das erste Mal, dass ein Automobilhersteller einen Mittelklassewagen mit der Technik und den Eigenschaften versieht, die bis dahin seinen Prestigefahrzeugen vorbehalten waren.

Die hydropneumatische Federung ist bekannt. 1953 trat sie zum ersten Mal in Erscheinung beim 15 Six, seit 1955 wurde die DS-ID-Serie damit ausgestattet. Sie verhalf diesen Wagen zu einem ausgezeichneten Ruf, vor allem was Strassenlage und Komfort anbelangt.

Allein die hydropneumatische Federung, die grosse Elastizität mit der automatischen Niveauregulierung verbindet, hat es erlaubt, zugleich Komfort und Strassenlage zu verbessern. Sie vermindert nicht nur die Uebertragung der Fahrbahnunebenheiten auf die Karosserie (Komfort), sondern verhindert auch das Springen der Räder und gibt diesen eine konstante Bodenhaftung. Seit 17 Jahren wird bei Citroën unablässig an der Perfektionierung dieses Systems gearbeitet, in dem Bestreben, nicht nur seine Funktionsfähigkeit, sondern auch seine Herstellungsmethoden zu verbessern. Die hydropneumatische Federung des Citroën GS ist die Vollendung einer bewährten Technik, Resultat der aus mehr als einer Million hergestellter DS gewonnenen Erfahrungen. Sie repräsentiert die Krönung der Entwicklungen, die allein Citroën zu unternehmen und einer breiten Oeffentlichkeit zugänglich zu machen vermochte, und die nicht nur Komfort und gutes Fahrverhalten bedeuten, sondern auch Sicherheit und Wirtschaftlichkeit im Gebrauch.

Eine Handverstellung, rechts vom Fahrer, gestattet es, die Bodenfreiheit zu variieren (3 Einstellpositionen). Sie wird zum Befahren schwieriger Strecken und zum Radwechsel benötigt.

## Der Komfort

Man weiss, dass die hydropneumatische Federung ein wichtiger Faktor für Komfort ist. Auf dem Automobilsektor ist sie so etwas wie die "High Fidelity" im Phono-Bereich : Erst mit dem Gebrauch erkennt man den beträchtlichen Qualitätsunterschied zwischen dieser fortschrittlichen Lösung und den üblichen Systemen.

Mit der hydropneumatischen Federung spüren die Insassen keine Fahrbahnstösse mehr. Speziell beim GS wurde die Radaufhängung noch verbessert : Die besondere Lenkgeometrie der Vorderradaufhängung in Verbindung mit der Hydropneumatik verringert ganz wesentlich die Tendenz, dass sich der Wagen beim plötzlichen Beschleunigen "aufbäumt" oder dass er beim starken Bremsen "in die Knie" geht.

## Die Strassenlage

Langjährige Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet der hydropneumatischen Federungseigenschaften erlaubten am Modell GS weitere Verbesserungen. Diese wurden schon beim DS-21 mit elektronischer Benzineinspritzung und beim Versuchsmodell M 35 erprobt und kommen nun in nochmals verbesserter Form dem GS zugute.

Diese neuen Dämpfungseigenschaften, eng verbunden mit den langen Federwegen und den vorn und hinten vorhandenen Stabilisatoren gestatten es, ohne weiteres Bodenwellen und Schlaglöcher zu überfahren und sie begrenzen weitgehendst die Schlingerbewegungen sowie das Ausbrechen in der Kurve. Diese Eigenschaften, in Verbindung mit der modernen Radaufhängung gegen die Nickneigung, verschaffen dem Citroën GS eine Stabilität auf der Strasse, die bisher unbekannt war.



## Die Betriebssicherheit

Parallel zu den Funktionsverbesserungen wurde nach Mitteln gesucht, um die hydropneumatische Federung auch in grossen Serien qualitativ einwandfrei herstellen zu können. Ein entscheidender Schritt wurde 1966 mit der Einführung der LHM-Flüssigkeit auf Mineralölbasis für die Hydraulik-Kreisläufe des DS getan. Seither gibt es keine Korrosion durch chemische Einflüsse des Oels mehr. Die Bremsleitungen, Höhenkorrektoren und andere Hydraulik-Aggregate sind praktisch unbegrenzt haltbar. Die hochwertige Oberflächenbehandlung aller mechanischen Teile und die konstante Erhaltung eines ausreichenden Schmierfilms durch ein Hochdruck-Oelsystem tragen dazu bei. Ferner konnten die Hochdruckpumpe, der Druckregler mit Steuerschieber und andere hydraulischen Organe verbessert werden. Das alles erlaubte, der hydropneumatischen Federung einen Grad an Betriebssicherheit zu geben, der weit über dem rein mechanischer Systeme liegt.

Diese Behauptung lässt sich statistisch untermauern : Die durchschnittlichen Kosten für Unterhalt und Instandsetzung des DS-Federungssystems liegen im Zeitraum von drei Jahren um ein Drittel niedriger als bei herkömmlichen Systemen. Jeglicher Mechanismus, den der Mensch entwickelt, bleibt verbesserungsfähig, und sei er auf höchster Qualitätsstufe angelangt. Es ist darum natürlich, dass man neue Entwicklungen und Qualitätsverbesserungen bei gleichem Preis zu erreichen sucht. Auf ihrer Suche nach neuen, besseren Fabrikationsmethoden konnten die Citroën-Techniker auf grosse Erfahrungen zurückgreifen und viele neuartige Möglichkeiten ausschöpfen, so bei der neuen Hochdruckpumpe, die in den Motor eingebaut ist, und bei der neuen Konzeption der hydropneumatischen Federelemente.

Die neue Pumpe ist die Zusammenfassung aller Erfahrungen in 15 Jahren. Sie läuft leise, besitzt eine besondere Hochdruck-Schmieranlage, arbeitet bei allen Motordrehzahlen zuverlässig, Ventilplatte und Ventilsitz sind praktisch unbegrenzt haltbar. Diese Pumpe ist zumindest ebenso langlebig wie der Motor selbst. Die Federzylinder wurden speziell für den GS und seine neuen Fertigungsmethoden entwickelt. Sie besitzen eine perfekte Abdichtung (doppelte Dichtungen für hohen und niedrigen Druck). Alles in allem ist die Perfektionierung der hydropneumatischen Federung im GS-Modell vielleicht noch revolutionärer als die Erfindung dieses Systems selbst.

## Die Bremsen

Das Bremssystem beruht auf vier Scheibenbremsen. Es hat zwei Bremskreise, ist bremskraftunterstützt und passt sich automatisch der Belastung des Wagens an. Das Bremspedal spricht extrem weich und wirkungsvoll an. Auch hier hat der GS von den DS-Erfahrungen profitiert. Ueber das Bremspedal wird ein hydraulischer Zweikreis-Bremsverteiler betätigt, wobei der Hochdruck des zentralen Hydraulik-Systems für die vorderen Scheibenbremsen eingesetzt wird und der Druck der hinteren Federung für die hinteren Scheibenbremsen. Das begrenzt automatisch die hinten wirkende Bremskraft in Lastabhängigkeit und verhindert ein Ueberbremsen der Räder. Hochdruck und geringer Pedalweg verkürzen wesentlich die Ansprechzeit der Bremsen und erhöhen damit die Sicherheit, die im übrigen durch Druckspeicher auch bei Ölverlust erhalten bleibt. Die Bremskraftverstärkung bei einem relativ leichten Wagen (880 kg Leergewicht fahrfertig) ist nur eine der Annehmlichkeiten beim Fahren des GS. Breit dimensionierte Reifen sichern dem GS eine ausgezeichnete Bodenhaftung und haben Anteil an seiner bemerkenswerten Strassenlage.

## Die Lenkung

Die Lenkung des GS geht ungewöhnlich exakt. Die vorderen Querlenker wurden sehr starr und kräftig ausgelegt, um eine korrekte Lenkgeometrie und präzisen Geradeauslauf ohne störende Schwingungen zu gewährleisten. Der Drehpunkt der Räder liegt zentral über der Auflagefläche der Reifen (Mittenschlenkung). Das ergibt einen beträchtlichen Sicherheitsgewinn (wie ihn einzig Citroën bietet und wie er bislang nur bei DS und SM existierte). Das macht den GS unempfindlich gegenüber einseitigen Fahrbahnunebenheiten, einseitigen Veränderungen der Bodenhaftung, einseitigen Schlägen durch überfahrene Steine oder andere Hindernisse. Der Geradeauslauf des GS bleibt unter allen Umständen perfekt. Im Gegensatz zu vielen anderen Frontantrieblern ist die Zahnstangenlenkung des GS sehr leichtgängig und direkt und sichert beim Einparken eine leichte Manövrierfähigkeit. Ein griffiges, handliches Lenkrad vervollständigt die Vorzüge der GS-Lenkung.

## Die Ausstattung

Die Ausstattung ist reichhaltig und hebt sich deutlich ab von dem, was bei Wagen der gleichen und selbst höherer Preisklassen üblich ist. In der Club-Version sind das beispielsweise : elektronischer Drehzahlmesser, Kontrollleuchte für Oeldruck der Bremsanlage, Kontrollleuchte für Motoröldruck, Frischluftgebläse, zweistufiger Scheibenwischer, Lichthupe, Zigarettenanzünder, Zeituhr, abblendbarer Innenrückblickspiegel, beleuchteter Kofferraum usw.

Darüber hinaus ist der GS mit einem neuartigen Tachometer versehen : Die Geschwindigkeitsanzeige erscheint in einem vergrößernden und beim Fahren ständig beleuchteten Fenster, dessen Lichtstärke regulierbar ist. Das erlaubt ein rasches und fehlerfreies Ablesen bei Tag und Nacht. Es ist nicht mehr nötig, die Tachonadel zu suchen, denn die Geschwindigkeitsanzeige bleibt stets am gleichen günstigen Punkt vor dem Auge des Fahrers, ebenso die entsprechende Bremsweganzeige. Der volle Wert dieser Neuerung wird deutlich, wenn man bedenkt, dass die Wahrnehmbarkeit von Geschwindigkeit und Beschleunigung durch die Perfektionierung von Federung und Motorgeräuschkämpfung gering ist.

Die Instrumente liegen im Blickpunkt des Fahrers und die Bedienungshebel sind leicht zu erreichen und klar gegliedert. Der Fahrersitz ist bei allen Modellen auch in der Sitzlehne verstellbar. Das Club-Modell besitzt Jodlampen für Fernlicht und Rückfahrcheinwerfer.

## ZUSAMMENFASSUNG

---

Eine gefällige Karosserie, die elegant, aerodynamisch, sportlich, doch auch geräumig und praktisch wirkt; ein robuster Motor, temperamentvoll und wirtschaftlich, unempfindlich gegenüber wechselnden Aussentemperaturen und gleichzeitig leise; leicht zu handhabendes Vierganggetriebe; verbesserte hydropneumatische Federung; Bremskraftunterstützung, vier Scheibenbremsen mit doppeltem Bremskreis und automatischer Bremskraftregelung; leichtgängige, sichere und präzise Lenkung; reichhaltige Ausstattung, wie sie selten ist bei einem Wagen dieser Klasse... Das sind nur einige der guten Eigenschaften, die den neuen Citroën GS auszeichnen.

Mit diesem Modell hat Citroën einen Schritt nach vorn getan. Hier haben sich die Citroën-Ingenieure selbst übertroffen und sich einen Vorsprung gegenüber der Konkurrenz gesichert. Sicherheit, Komfort, Robustheit, leiser Lauf, angenehme Fahreigenschaften sind beim GS derart überragend, dass landläufige Meinungen über die Forderungen an ein Auto revidiert werden müssen.

Wie schon beim DS im Jahre 1966 setzt der GS ein neues Qualitätsmass, mit dem künftig gerechnet werden muss. Im Gegensatz zu manchen Wagen, bei denen Motorlärm, Vibrationen und die zufällig gute Fahrbahnbeschaffenheit den Eindruck von starker Leistung hervorrufen, wurde der GS geschaffen, um eine hohe Reisegeschwindigkeit und brillante Fahreigenschaften unter dem Gesichtspunkt von Sicherheit und Ermüdungsfreiheit zu ermöglichen. Unabhängig von den Strassenverhältnissen bietet er beste Leistungen unter weit besseren Bedingungen als bei jedem Wagen herkömmlicher Bauart. Vor allem sein Fahrverhalten hebt ihn weit über seine Klasse hinaus und gestattet erstaunliche Durchschnittsgeschwindigkeiten. Seine Kurvenstabilität bietet bei gleicher Geschwindigkeit 10 oder 20 Prozent mehr Sicherheit als bei anderen Wagen.

Der GS stellt eine neue Konzeption des Mittelklassewagens dar, der Qualitätsansprüche der höchsten Preisklasse mit Preisvorstellungen der Mittelklasse verbindet. Der Citroën GS ist das D-Modell für jedermann.

## WICHTIGSTE TECHNISCHE DATEN

4-türige Limousine, 5 Sitzplätze  
4-Zylinder-Boxermotor von Citroën, luftgekühlt, mit  
zwei obenliegenden Nockenwellen (eine pro Gruppe von 2 Zylindern) Steuer-PS : 5,2  
Hydropneumatische Federung  
Zwei Ausführungen : Confort und Club

### MOTOR

4-Zylinder-Boxermotor  
Bohrung : 74 mm - Hub : 59 mm  
Hubraum : 1015 ccm  
Verdichtung : 9 (Superkraftstoff vorgeschrieben)  
Leistung nach DIN 55,5 PS bei 6250 U/min  
Leistung nach SAE 61 PS bei 6750 U/min  
Maximales Drehmoment nach DIN 7,2 mkg : 3500 U/min.  
Maximales Drehmoment nach SAE 7,5 mkg bei 3500 U/min  
Hängende Ventile  
Halbkugelförmige Verbrennungsräume  
2 obenliegende Nockenwellen (1 pro Zylinderkopf) durch  
Zahnriemen angetrieben  
Zylinderköpfe und Motorblock aus Leichtmetall  
Oelkühler in Leichtmetall-Legierung - Oelfilter  
Fassungsvermögen an Oel : 4 l beim Oelwechsel  
1 Verbund-Vergaser (zweistufig mit einer durch Unterdruck  
betätigten Drosselklappe, Solex CICM)  
Trockenluftfilter  
Ventilator mit 9 versetzten Schaufelblättern  
Luftkühlung (Ventilator direkt auf der Kurbelwelle sitzend)  
Kraftstoffpumpe mit Stößel  
Wechselstromlichtmaschine 490 W (Club) - 390 W (Confort)  
- Batterie 30 Ah

## KRAFTUEBERTRAGUNG

Frontantrieb

Kupplung mit Tellerfeder. Mechanische Kupplungsbetätigung  
Ferodo-Einscheibentrockenkupplung

Getriebe mit 4 Vorwärtsgängen, alle synchronisiert

Spiralverzahntes Kegel- und Tellerrad : 8 x 35

Homokinetische Kraftübertragung durch Tripodes-Gelenke  
auf Getriebeseite und Kugelgelenke auf Radseite.

Getriebebeschaltung : durch Hebel am Wagenboden auf Konsole  
mit Verriegelung für Rückwärtsgang

Uebersetzungsverhältnis des Getriebes :

1. Gang	-	3,8182
2. Gang	-	2,3750
3. Gang	-	1,5238
4. Gang	-	1,1200
R. W. Gang	-	4,1818

Geschwindigkeit in km/h bei 1000 Umdrehungen des Motors  
mit Reifen 145 - 15 ZX, mit 1,870 m Abrollumfang) :

1. Gang	-	6,71
2. Gang	-	10,79
3. Gang	-	16,82
4. Gang	-	22,89
R. W. Gang	-	6,10

Räder und Reifen : Befestigung mit 3 Radbolzen  
Felgen 4 1/2 J x 15  
Reifen 145 - 15 ZX (schlauchlos)

## FEDERUNG

4 unabhängig voneinander aufgehängte Räder :

Vorn : jedes Rad ist mit dem Chassis durch parallel angeordnete Dreieck-Querlenker verbunden, der obere Querlenker stützt sich auf den Kolben des Federzylinders sowie auf die Begrenzungsanschlänge

Hinten: jedes Rad ist durch den Längslenker mit einem hinteren Achsrahmen verbunden, dieser wieder elastisch mit dem Fahrgestell; der Längslenker ist mit einem Hebel verbunden, welcher sich auf den Kolben des Federzylinders sowie auf die Begrenzungsanschlänge aufstützt.

Die vorderen oberen Querlenker sind durch einen Stabilisator verbunden. Das gleiche gilt für die hinteren Längslenker.

Die Federung ist hydropneumatisch :

Die vorderen und hinteren Höhenkorrektoren verleihen dem Fahrzeug eine konstante Bodenfreiheit bei gleichwelcher Belastung. Diese Höhe kann durch einen Hebel eingestellt werden, der sich zur rechten Hand des Fahrers befindet und der es gestattet, die Bodenfreiheit auf Wunsch zu erhöhen und den Radwechsel zu erleichtern.

Die Anordnung der Querlenker vorn ist so erfolgt, dass die Lage des Fahrzeuges in der Längsachse weder durch Beschleunigung oder Bremsung beeinflusst wird.  
(Ausschaltung der Nickneigung).

## BREMSUNG

Zweikreis-Bremsanlage, mit lastabhängiger Bremskraftregelung im hinteren Bremskreis. Die Bremskraftunterstützung und die Sicherheit werden gewährleistet durch ein hydraulisches Hochdrucksystem und die in Druckspeichern enthaltene Energiereserve.

4 Scheibenbremsen. Vorn : 270 mm Durchmesser. Hinten : 176 mm Durchmesser.

Handbremsbetätigung am Armaturenbrett auf die Vorderräder, unabhängig von der Betriebsbremse, durch eigene Bremsplaketten wirkend.

## HYDRAULISCHE AUSRÜSTUNG

Einzyylinder HD-Pumpe, angetrieben durch Stößel und Exzenter.  
Federung und Bremsung hydraulisch  
Fassungsvermögen des Hydraulikbehälters : 3,3 l.

## LENKUNG

Zahnstangenlenkung, Kraftübertragung auf die Räder durch einstellbare Spurstangen mit Hebel.

Lenksäule mit 2 Kardangelenken.

Einschlagdurchmesser : Spurbremsdurchmesser 9,40 m  
Wendekreisdurchmesser 10,20 m

Uebersetzungsverhältnis : 1/19



## KAROSSERIE

Selbsttragende Karosserie

Type : Limousine, 4 Türen, 5 Sitzplätze, davon 2 vorn.

### Abmessungen

Radstand	:	2550 mm	
Länge	:	4120 mm	
Breite	:	1608 mm	
Höhe	:	1349 mm (konstant)	bei laufendem Motor
Bodenfreiheit	:	154 mm (konstant)	
Spur, vorn	:	1378 mm	
Spur, hinten	:	1328 mm	
Breite in Schulterhöhe	:	1280 mm (vorn), 1240 mm (hinten)	
Breite in Ellenbogenhöhe	:	1380 mm (vorn), 1340 mm (hinten)	
Kofferrauminhalt	:	465 l	
Kraftstoffbehälter	:	43 l	

### Fensterflächen

Windschutzscheibe	0,77 m <sup>2</sup>
2 vordere Türscheiben (gewölbt)	0,44 m <sup>2</sup>
2 hintere Türscheiben (gewölbt)	0,44 m <sup>2</sup>
Heckscheibe	0,77 m <sup>2</sup>
Gesamte Fensterfläche	2,79 m <sup>2</sup>

### Gewichte

Fahrbereit (DIN)	:	880 kg (vorn : 550 kg, hinten 330 kg)
Zulässiges Gesamtgewicht	:	1295 kg

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit DIN (halbbelastet)	:	147 km/h
Beschleunigung (nur mit Fahrer)	:	400 m bei stehendem Start 20,4 sek
		1000 m bei stehendem Start 38,1 sek

Kraftstoffverbrauch : 7-8 l bei 80 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit  
DIN (110 km/h) 9,68 l.

## AUSRÜSTUNG

### Scheinwerfer

2 gemischte Scheinwerfer beim Club (Jodlampe beim Fernlicht, Normallampen beim Abblendlicht)  
2 normale Scheinwerfer beim Confort  
Rückfahrcheinwerfer beim Club

### Armaturenbrett

Geschwindigkeitsanzeige durch vergrößerndes und ständig beleuchtetes Fenster (bei eingeschalteter Zündung) und rheostatgeregelter variabler Helligkeit (Tag u. Nacht)  
Tachoeinteilung bis 160 km/h mit Bremsweganzeige  
Elektronischer Drehzahlmesser mit Einteilung bis zu 8000 U/min, rote Zone ab 6250 U/min (Modell Club)  
Thermischer Voltmeter  
Kraftstoffvorratsanzeige  
Kilometerzähler  
Tageskilometerzähler (Modell Club)  
Zentralgehäuse für folgende Betätigungen :

- Frischluft-Gebläse (Modell Club)
- Abtrocknen der Heckscheibe (auf Wunsch)
- Zusatzheizung (auf Wunsch)

Zentralgehäuse für Kontrolleuchten :

- Kontrolleuchte für Oeldruck der Bremsanlage
- Kontrolleuchte für Fernlicht
- Kontrolleuchte für Standlicht
- Kontrolleuchte für Fahrtrichtungsanzeiger
- Kontrolleuchte für heizbare Heckscheibe (auf Wunsch)
- Kontrolleuchte für Motoröldruck
- Kontrolleuchte für Zusatzheizung (auf Wunsch)

### Unter dem Lenkrad

Kombiniertes Schloss für Diebstahlsicherung/Zündung/Anlassen  
Schalter für Standlicht und Scheinwerfer  
Schalter für Scheibenwischer mit 2 Geschwindigkeitsstufen  
und elektrischer Scheibenwascher  
Schalter für Fahrtrichtungsanzeiger und Signale (Lichthupe und Horn)  
Rheostat für Tachobeleuchtung  
Rheostat für Armaturenbrettbeleuchtung (Club)  
Zigarettenanzünder (Club)  
Starter

### Am Armaturenbrett

2 Belüfter (rechts u. links) in Richtung und Leistung einstellbar  
Aschenbecher  
Rückblickspiegel (für Tag und Nacht beim Club) und äusserer  
Rückblickspiegel, linke Seite  
Handbremse  
Betätigung für Heizung und Lüftung (leistungs- und richtungsmässig)  
Handschuhkasten mit Deckel  
Ablage unter Handschuhkasten  
Zug für Motorhaubenöffnung

### An der Konsole zwischen Vordersitzen

Radio (auf Wunsch) und Lautsprecher am Armaturenbrett  
Schalthebel  
Betätigung für Höhenverstellung

## INNENEINRICHTUNG

Einzelsitze vorn, verschiebbar, Fahrersitz in der Neigung verstellbar  
(Beim Modell Club : Rückenlehne höher, Beifahrersitz in der Neigung verstellbar)  
Hintere Sitzbank für 3 Personen  
Bezug für Sitze und Sitzbänke : Simili-Ledergekörnert beim Confort, Jersey oder Targa beim Club (mit Ablageflächen an der Aussenseite der Vordersitze).  
Bodenmatten : Filz beim Club, Gummi beim Confort  
Kofferraum beleuchtet, filzbezogen

## FARBEN

### Karosserie

### Innenausstattung

Blanc Meije	Sitze rot
Beige Erable	Sitze kupferfarben
Rouge Massena	Sitze rot
Bleu Thasos	Sitze blau
Gris d'Anjou	Sitze blau
Jaune Primevère	Sitze kupferfarben
Bronze	Sitze kupferfarben
Vert Charmille	Sitze grün

## AUF WUNSCH

Radio  
Abtrocknung der Heckscheibe  
Heizung -20°  
Kopfstütze durch Drehung in Neigung und Höhe einstellbar (beim Club)  
Targa-Bezug (beim Club)

## CITROEN "GS" MIT HALBAUTOMATISCHEM GETRIEBE AUF WUNSCH

Citroën präsentiert anlässlich des 41. Automobil-Salon Genf eine Neuheit auf dem GS. Dieser wird nun auf Wunsch mit einem Drehmomentwandler in Verbindung mit einem voll-synchronisierten Schaltgetriebe für drei Fahrbereiche ausgerüstet (Ferodo-System Verto).

Der Drehmomentwandler verbindet Elastizität mit der Annehmlichkeit ohne Kupplungspedal fahren zu können, wobei eine Verdopplung des Drehmoments im unteren Bereich erreicht wird. Das Fahren, insbesondere im Stadtverkehr, wird angenehmer da die Drehzahlerhöhung ein oftmaliges Schalten erübrigt.

Der Einbau dieser Anlage bietet folgende Vorzüge :

- Wegfallen des Kupplungspedals
- Elastizität
- und bei herkömmlichen Kupplungen bisher nicht erreichte stufenlose Uebergänge bei gleich welcher Fahrweise. Sie vermindert Geräusche und Vibrationen, schont den gesamten Antrieb, besonders aber die einzelnen Teile des Getriebes.
- Die Spurfreudigkeit des Fahrzeuges wird nicht beeinträchtigt, da der Fahrer die Fahrbereiche weiterhin selbst bestimmen kann.
- Die Motorbremsung ist ebenso wirksam wie Antriebssystemen herkömmlicher Art.
- Diese Anlage ist einfach konstruiert, und dicht. Sie bietet eine grosse Betriebssicherheit, da sie keine Einstellungen und praktisch keine Wartung erfordert. Alle betriebenen Teile laufen unter Oel.

Der Lieferungstermin für die Schweiz des GS mit halbautomatischem Getriebe wurde noch nicht festgesetzt.

## TECHNISCHE DATEN

- Drehmomentwandler (Ferodo-System Verto)
- Vollsynchronisierten Schaltgetriebe mit 3 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang
- Spiralverzahntes Kubel- und Tellerrad 8 x 35
- Betätigung des Schaltgetriebes durch : Schalthebel auf Konsole mit Sperre für Rückwärtsgang.
- Füllmenge des Getriebegehäuses : 1,4 Liter
- Getriebegehäuse und Drehmomentwandler 4 Liter
- Uebersetzungsverhältnis des Getriebes :

1. Gang	2,7857
2. Gang	1,7000
3. Gang	1,1200
R. W. -Gang	2,5000

- Die theoretischen Geschwindigkeit pro 1000 U/min. des Motors, bei vollem Kraftschluss und Reifengrösse 145 x 15 ZX, mit einem Abrollumfang von 1.87 m, sind wie folgt :

1. Gang	9,20 km/h
2. Gang	15,08 km/h
3. Gang	22,89 km/h
R. W. -Gang	10,25 km/h

### Fahrleistungen :

Höchstgeschwindigkeit nach DIN (halbbelastet) : 144 km/h

Beschleunigungsweite (nur mit Fahrer) :

0 - 400 m bei stehendem Start :	22 sec.
0 - 1000 m bei stehendem Start :	40,8 sec.
0 - 100 km/h bei stehendem Start :	20,9 sec.



[www.gs-gsa-ig.de](http://www.gs-gsa-ig.de)