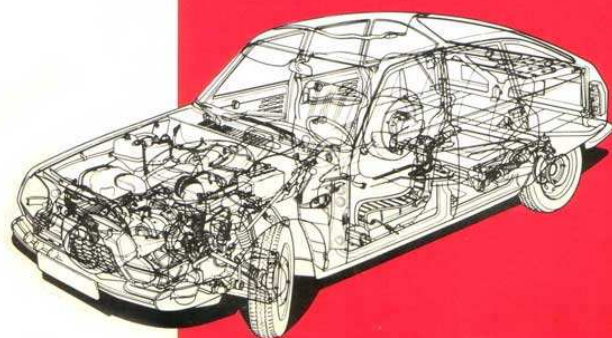


CITROËN ^ GS



シトロエン日本総代理店
西武自動車販売株式会社

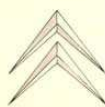
世田谷営業所 東京都世田谷区桜新町1-33-18 TEL. 03(704)1261(代)
 池袋営業所 東京都豊島区東池袋1-6-3 TEL. 03(984)5811(代)
 横浜営業所 神奈川県横浜市保土ヶ谷区岡沢町83 TEL. 045(323)1481(代)
 静岡営業所 静岡県清水市七ツ新屋 TEL. 0543(452)201(代)

お問い合わせは

GS



C I T R O Ë N



G S

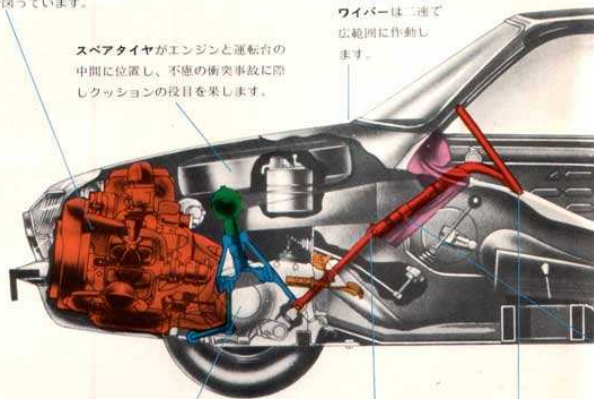


安全性：

フラットな水平対向4気筒エンジンが極端に前に、低く位置し、重心が低く安全性に富むと同時に、重心の位置が前方に寄り、駆動軸の接地性を良くし、操向安定性を図っています。

スペアタイヤがエンジンと運転台の中間に位置し、不慮の衝突事故に際しクッションの役目を果たします。

ウォッシャー付のワイパーは二連で広範囲に作動します。



ステアリング軸はジョイント式で角度を持ち、衝突のショックを吸収します。

朝顔型のステアリングハンドルはそのステアが丁度時計の8時の位置となり、ガアの衝突の際に運転者の胸を受け且つ8時のハンドルステアが“バネ”の役目をして運転者を車室中央部に跳ねて、車外の飛出しを防止します。また、ステアが一本であるため計器板の確認が容易であり安全性を増しています。

急制動時にもノーズダウンのない独特のフロントサスペンション
リヤブレーキは乗員及荷重の変化に伴った制動制御装置付ですからスピンを起しません。

モノコック式のボデーは車室とフロント部分とに分れており衝突、転倒時のショックを完全に吸収し、車室を保護しています。

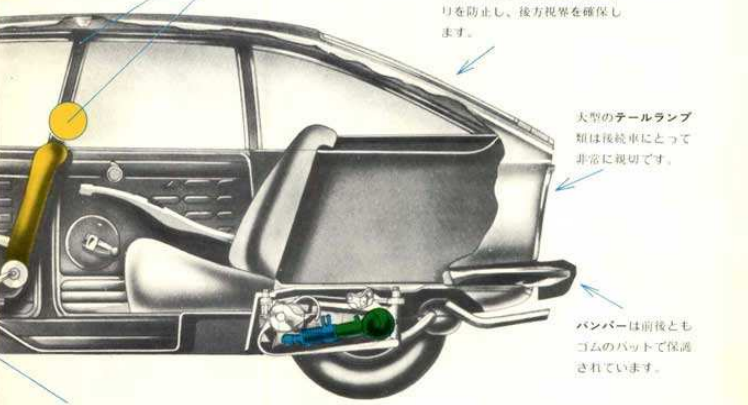
全てのウインドは面積が極端に広く、どの方向にも死角が生まれません。

後方からの衝撃にも軟らかく安全なヘッドレスト
3点式シートベルトは前席に標準装備。後席はブラケット付きです。

リヤウインドーには熱線ブリント入りでどんなときでも、曇りを防止し、後方視界を確保します。

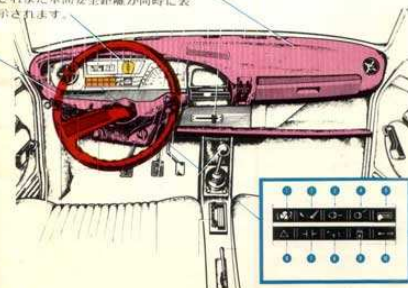
大型のテールランプ類は後続車にとって非常に親切です。

バンパーは前後ともゴムのパッドで保護されています。



ダッシュボードはプラスチック製の滑らかなカーブで成型され搭乗者に対して突起物を一切削ぎ取っています。

スピードメーターは拡大表示のデジタル方式で各ギヤの範囲毎に色分けされた車間安全距離が同時に表示されます。



1ヶ所に集められた警告灯はフロントのディスプレイキーのバットの消耗警告ランプが組み込まれている他、サスペンション・ブレーキの油圧警告灯も完備しています。

経済性：

空冷水平対向エンジン：空冷エンジンというと、オートバイが連想され、ややもすると騒音の多い安物的な見方をされておりますが、シトロエンは騒音について特に研究し、他に例のない静かな空冷エンジンを完成することができました。当然空冷の最大のメリットである、わずらわしい水を完全にシャットアウトするだけでなく軽量化、部品点数の削減、等により経済的なエンジンと云えます。

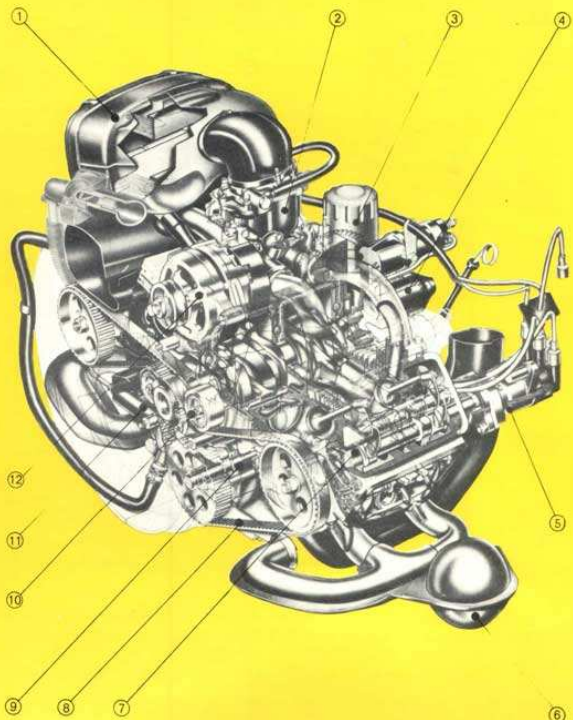
ウォームアップの早さは特筆に値し、暖房効果も抜群です。シトロエンが研究した騒音対策は、シリンダーヘッドの特別な肉付け、排気管のエクスパンションチャンバーの装着、コグッドベルトによるカム駆動等による他、水平対向エンジンは直列エンジンに比べ振動が嵩に減る利点を利用してあります。

エンジンの出力もボデーラインの流線型に助けられて 120km/hで走行中でも20馬力の余力が持たされています。その上 100,000kmは分解整備不要で、小排気量で燃費も低く全く合理的な経済設計エンジンです。



ボデーライン：スポーティなラインのみならず、今迄シトロエンではDSが最も空気抵抗が少ないとされてきましたが、GSはDSより更に15%も空気抵抗を減らしています。

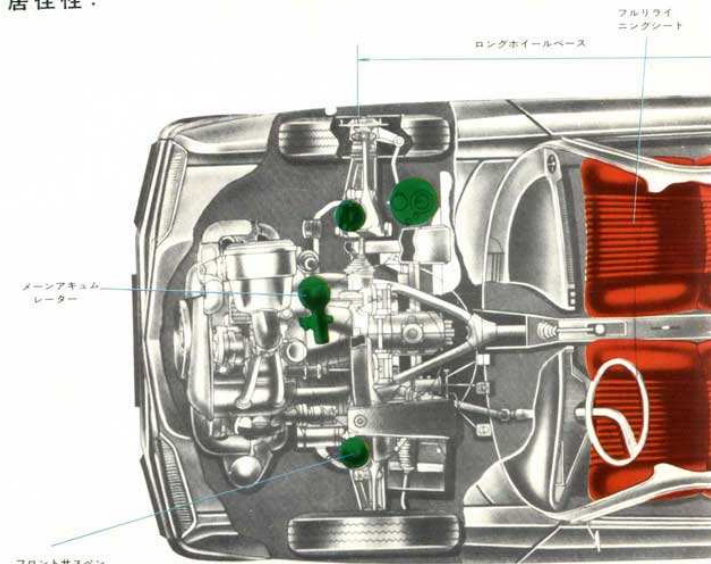
シトロエンの合理性（経済性） シトロエンの合理性の根源となっているフロントドライブ（前輪駆動）により、走行性能に種々の利点が生み出されているのは事実ですが、日常の経費となる燃費について特に留意し、広い車室と低床による居住性の良さ、特種な懸架装置による疲労からの開放、又独特のブレーキ効果による信頼度、路面の変化に応じる車高調整装置また、ステアリングハンドルのシャープさや走行距離を跳躍させるラジアル・大径15インチミシュランZ Xタイヤ等、各部分部分が、それぞれの意図を持ち、一切の既成概念から離れて設計され、その合理性が、目に見えない大きな経済性をもたらしています。



各部説明

- ① サーモスタット内蔵のエアフィルター
- ② ソレックス又はウエーバーキャブレター
- ③ カートリッジ式オイルフィルター
- ④ スターターモーター
- ⑤ デストリビューター
- ⑥ エクスパンションチャンバー（排気管）
- ⑦ カムシャフト（OHC）
- ⑧ カムベルト（コグッドベルト）
- ⑨ エンジンオイルポンプ
- ⑩ カムベルトテンショナー
- ⑪ 高圧ポンプ
- ⑫ オルトネーター（発電機）

居住性：



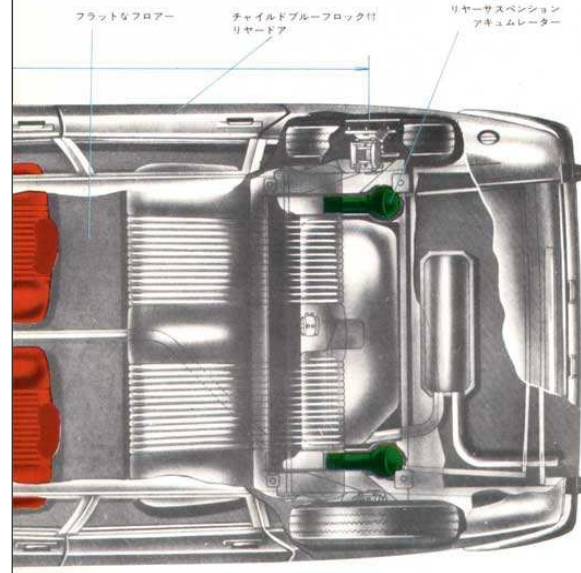
シトロエンGSの柔らかな乗心地は、シトロエン独自の「 **hidroニューマチックサスペンション**」とフロントドライブの利点である長いホイールベース（軸距）をとることが出来るという組み合わせから得られています。

「 **hidroニューマチック**（水と空気）」とは簡単にいえば輪の様に水面上の風船玉に車体が乗っている様な状態といえます。



路面から受ける微振動や車体の上下運動は乗員に不快を与えるばかりでなく、疲労の原因となり、ボディの方々の原因になります。
水と空気の上に乗って走る感じが「 **hidroニューマチック**」、サスペンションなのです。

この画期的な装置は1955年シトロエンDS 19に採用されて以来20年間に、2,000,000台のシトロエン車に実績を持つ技術の結果であり他に類を見ない装置です。

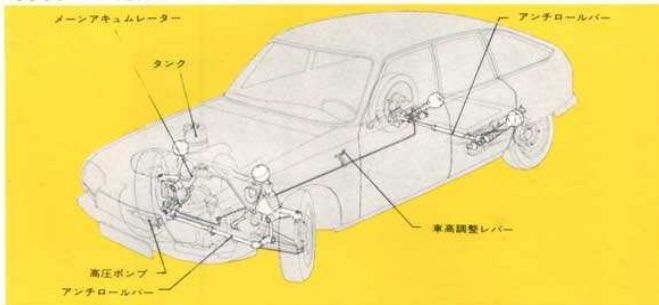


次に長いホイールベースは一般的に大型高級車にしか見られませんが、フロントドライブのお陰で、余分なプロペラシャフトもなく、従ってエンジンの出力のロスもない上に後輪を遊び車として充分、後方に位置取り出来る訳です。その上に、シトロエン独特のシート構造は局部的な当りをさけて長時間走行でも疲労を覚えることなく、広い視野、ゆったりとしたスペースと共に最高の乗心地を保証しています。

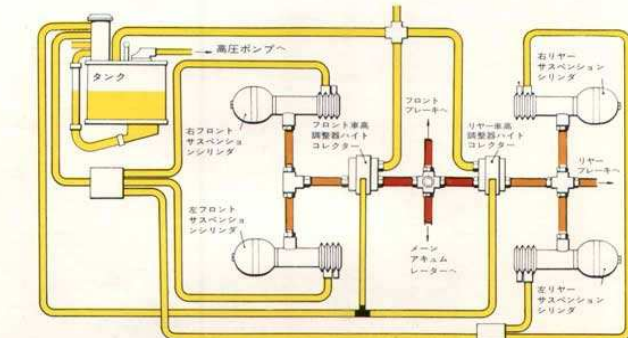
前輪駆動車の利点は既にいろいろの角度から御理解頂けたと思いますが更に改めて申し上げますと同一寸法の車の場合、前輪駆動車では長いホイールベースを取れる上、エンジンの出力を直接フロントホイールに伝達するためプロペラシャフトが通るトンネルが不要となり、床が平らになり、客室寸法が大きくとれ安定します。しかし、一番重要であり、問題のフロント部のジョイント機構もシトロエン社の長年に亘る技術の裏付けにより、全く問題は生じておりません。

「 **hidroニューマチックサスペンション**」：

シトロエンの「 **hidroニューマチックサスペンション**」は人体をお考え頂ければすぐに御理解いただけます。まずエンジンを始動しますと高圧ポンプにより（心臓）加圧されたLHMオイル（血液）が、メインアキュムレーターに入ります。その後4方向（前後輪・手足）に対して、必要なだけのオイルがそれぞれのハイトコレクター（平行感覚器官）の指示に従って分配され、サスペンションシリンダーの作動により、車高を保持します。しかし、御承知の通り車はたえず凹凸に直面するため、次の図に示すガス室によりショックを一旦吸収するわけです。これが一般車のショックアブソーバーに相当します。従ってシトロエンGSは、ショックアブソーバーを必要としない訳です。



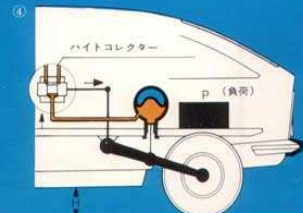
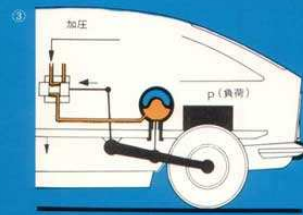
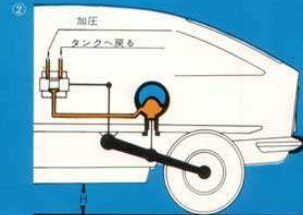
サスペンション立体図



サスペンション配管図

作動はリヤについて説明しますがフロントもリヤと同様の働きにより、常に車高を保ちますが、これらの空気、油圧の他トーションバーも併用してより安定したサスペンション機構としています。

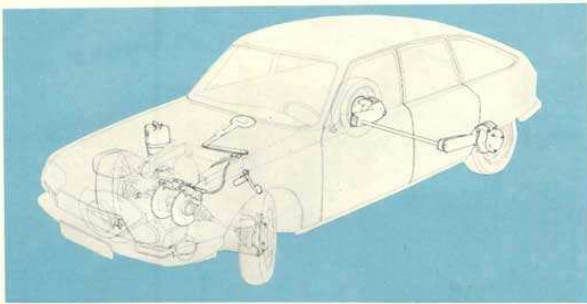
最低地上高
標準：160mm（一般走行）
中段：210mm（悪路走行、積雪走行）
高段：260mm（緊急非常時）



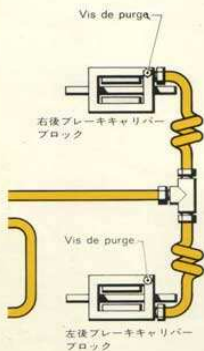
- ① 悪路上での状態を図示したもので、前輪で車高を上げるためガス室が膨張し、後輪は圧縮されています。
 - ② この図ではハイトコレクターとサスペンションアームの関連を示しています。
 - ③ 車体に負荷がかかると、車体は下り、アームのリネージが矢印の方向に動いてハイトコレクターのスライドバルブを開け、油圧がサスペンションシリンダー内に流入し車高を復元します。
 - ④ 車高が復元されるとハイトコレクターのリネージは正常の位置にバルブを戻し、サスペンションシリンダーの油圧の回路を閉じます。
- ハイトコレクターは負荷Pによるバルブ操作の他に手動レバーにより任意に車高を変えることの出来るものです。

ブレーキ：

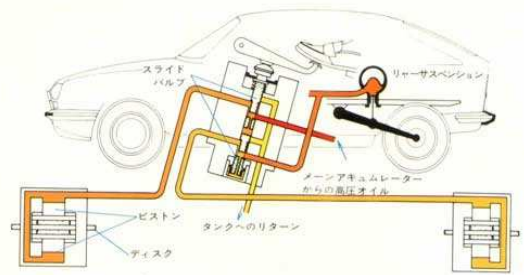
シトロエンGSのブレーキはオイルの弁を開くだけの作動で働きます。



上図はシトロエンGSの安全性の一つであるハイドロスタティックブレーキの立体図です。
全輪がディスクブレーキで放熱がすぐれ、フエード現象を起さないだけでなく、前輪はインボードタイプのため路面の水を受けにくく設計されています。又これはバネ下重量の軽減につながり、操縦性、居住性をも向上させています。



ここに示した図はGSのリアブレーキの配管の様式ですが、パイプが途中でネジれていることにお気づきのことと思います。一般の車はブレーキの配管に必ずゴム製のブレーキホースを用いていますが、シトロエンは、全てのシリーズにゴムのブレーキホースを用いておりません。もちろんブレーキが一番大切な機構ですからゴムによる破損を充分考慮に入れた解決策で長いパイプを図の様にネジって後輪の上下動に対応しています。フロントのブレーキはインボードタイプですから全く上下動をしないため、容易にパイプで接続されています。



この図はブレーキの油圧回路ですが、サスペンションの項で説明した通りフロントブレーキの油圧はメインアキュムレーターから直接導入し、リアの油圧はリヤサスペンションシリンダ内の油圧を利用した二系統式です。図の様にブレーキペダルを踏みますとスライドバルブが押されてフロント及びリヤブレーキの回路が開き、別々の回路で各ディスクブレーキに作動します。

このブレーキ機構は、特殊なサスペンション機構により、急ブレーキ時のノーズダウンや発進時のノーズアップが無い様に考慮されていますが、それに加えて後輪荷重によるブレーキ圧の自動配分式によりスピンを完全に防止しています。

理論はシトロエンの合理性に立脚した無駄のない機構で、平常車体の負荷は後部座席への搭乗とトランクへの荷物の搭載により後輪の負荷が変わり、後部のブレーキの効きの増加が望まれるわけですが、負荷により増減するリヤサスペンションの油圧をそのままバルブのブレーキユニットを通じてリヤブレーキに効かせていますので、更にブレーキ力の安定性を良くしています。

この完全分離の2系統ブレーキは油圧回路の故障が同時に起きない限り（もし起ってもダッシュボードの警告灯が点灯しサスペンションが完全に下るまでの間かなり長時間はブレーキは効きますが...）高圧を利用した安全性の高いブレーキです。

また、フロントのブレーキパッドは、埋め込んである配線が露出する程減ってきてると、ダッシュボードの警告灯の点灯でパットの交換を知らせ危険防止を図っています。

データー：

寸法：ボディ：全長×全巾×全高 4,120×1,610×1,350
車室：長さ×巾×高さ 1,740×1,260×1,140
重量 895kg ホイールベース 2,550mm 定員5名

エンジン：水平対向空冷4気筒 OHC
1,222cc 77×65.5mm
圧縮比：8.2：1
最高出力：SAE65.5BHP/6,000r.p.m
最大トルク：SAE9.2kg.m/3,250r.p.m
バルブ・ロッカーアライアンス：排気・吸気0.2mm/冷時

トランスミッション：前進4段（フルシンクロメッシュ）・後退1段
オプション：トルクコンバーター 前進3段、後退1段
最高巡航速度 150km/h

サスペンション：シトロエン ハイドロニューマチック
四輪独立懸架
ハイトロコレクター（荷重に関係なく地上高を一定にする装置）

ブレーキ：二系統四輪ディスクブレーキ（パワーアシスト付）
パーキングブレーキ：前2輪独立キャリパー、機械式

ステアリング：ラックアンドピニオン

電気関係：バッテリー 40A/H
オルタネーター発電機（交流）

その他：ガソリンタンク容量：43ℓ
エンジンオイル容量：4.2ℓ（一般交換時3.5ℓ）
点火順位：1-4-3-2
タイミング・アドバンス：遠心及びバキューム式
ストロボセット：29°/2,000r.p.m（バキューム切離）
コンタクトポイントギャップ：0.35-0.45mm
油圧タンク容量：3.3ℓ（L.H.M）
トイーン：1±0-2mm

