



CITROËN GS

The GS has enjoyed unprecedented acclaim from the moment it was launched, from the world's most eminent motoring specialists. It was declared 'Car of the Year' by "Car" magazine in Britain and won the same accolade from the Dutch 'Autovisie' and also collected prizes in Czechoslovakia, Denmark and Italy.

Never before has one car been so unanimously and universally praised. New from the wheels up, it is a unique example of brilliant Citroën engineering designed to suit the demanding needs of motorists of the 70s.

Delivering a performance that is nothing short of brilliant, the GS is nonetheless a family car that will seat five people in comfort. The ride is comparable only with some of the most expensive cars on the road and is a tribute to Citroën's exclusive Hydropneumatic suspension.

As the most advanced medium car of the decade, the GS conforms indeed to the most exacting International safety requirements.

From the sleek aerodynamic body style, to the revolutionary air-cooled engine the Citroën GS is new from end to end.

STEERING

Like all Citroëns, the GS has front-wheel drive so it corners as if it's on rails on the sharpest bends. It is equipped with Citroën's exclusive Hydropneumatic suspension, plus the added refinement of 'anti-dive' front-end geometry which eliminates rise and plunge when starting or braking. Stabiliser bars minimise rolling on sharp bends.

The sophisticated GS is fitted with self-levelling suspension which automatically maintains the car at a constant level, whatever the load. The ground clearance can be adjusted from the driving seat if need be to overcome difficult terrain, or when you wish to change a wheel. These are features you won't find on cars costing far more than the remarkable GS.

COMFORT

The seats are deep and exceptionally comfortable and space at the rear as well as the front is extremely generous. The softness of the suspension gives a ride unheard of in cars at anywhere near the price. The boot is all completely usable space without projections — since the spare wheel is under the bonnet. It opens right down to floor level for the easiest possible access.

THE ENGINE

It's a small wonder. A flat four with opposed pairs of cylinders

and overhead camshafts, it is completely new in concept and reaches new performance peaks. It is built of light alloy, short and compact, and occupies the smallest possible space. It is air-cooled but nevertheless remarkably quiet, particularly due to the overhead camshafts with toothed belt drive. Actually it is quieter than water-cooled engines of similar performance. There is no radiator or hoses, no gaskets, no clamps, clips or fan belt. The air cooling removes all worry about temperature variation, and with four speed synchromesh transmission, the GS smoothly climbs to over 150 km/h. Optionally available is a 3-speed semi-automatic transmission with torque converter.

THE BRAKES

Disc brakes all round. Operated by independent front and rear circuits.

THE INTERIOR EQUIPMENT

The interior equipment of the GS is unique for a car of its category, and there are various warning lights for oil pressure, braking circuits, engine oil temperature etc.

The windscreen wipers are two-speed, the windscreen washer is electrically operated, and a tachometer is standard equipment. The heating and demisting consists of two separate warm and cool air circuits, and the inside temperature can easily be adjusted to suit each individual taste.

ROAD-HOLDING

The GS is highly manoeuvrable. Its turning circle (9,4m) makes town driving as easy as on the open road. The steering doesn't transmit the bumps, and, since the pivoting axis of the front driving wheels passes through the road contact point, its stability is remarkable under all conditions.

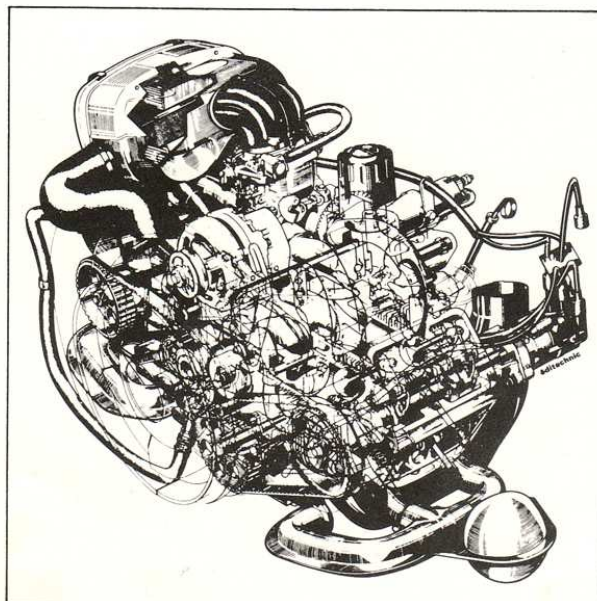
The GS is the product of many years research. For the first time a medium-sized production model rivals cars of more expensive and larger class for comfort, performance and safety.

The GS is unique. It is the first car in its class to bring sophistication into the world of family motoring.

After you've handled one, you'll realise that driving can be a pleasure. The GS brings a new standard of motoring within the reach of everybody.

The more you get to know about the Citroën GS, the more you'll be convinced it should be your next car.

Go to your nearest dealer and make the Citroën GS your car of the year. This year.



Die GS het ongekeerde toejuiging van die wêreld se mees hoogaangeskrewe motorspesialiste verkry vanaf die oomblik dat dit bekend gestel is. Dit was deur die "Car" tydskrif in Brittanje as "Motor van die Jaar" verklaar en die Hollandse "Autovisie" het ook dieselfde toekenning aan hierdie motor gemaak. Daarbenewens het hy ook in Tsjeggo – Slowakye, Denemarke en Italië pryse verower.

Nog nooit tevore is 'n motor so eenparig en oraloor geroem nie. Nuut vanaf die wiele boontoe is dit 'n unieke voorbeeld van Citroën se briljante ingenieurs-vernuif om aan die motoris van die sewentiger jare se eise te voldoen.

Alhoewel dit 'n werkverrigting het wat niks behalwe uitstekend is nie is die GS nietemin 'n gesinsmotor wat sitplek en ruimte aan vyf insittendes bied. Die rygemak is vergelykbaar met sommige motors in die hoogste prysklas op die pad en dit is te danke aan Citroën se buitengewone hidropneumatiese – veerstelsel.

As die mees gevorderde middelslag motor van die dekade voldoen die GS inderdaad aan die mees veeleisendste Internasionale veiligheidsvereistes. Vanaf die gladde aerodinamiese bakstyl tot die revolusionêre lugverkoelde enjin is die Citroën nuut van kant tot kant.

STUUR

Soos alle Citroëns is die GS ook van voorwielaandrywing voorsien. Gevolglik kleef hy om 'n draai asof hy op spore loop – selfs die skerpste draai. Die GS is met Citroën se buitengewone hidropneumatiese veerstelsel toegerus asook die bykomende "teenduik" geometrie aan die voorkant wat ophang en afsak van die voorkant wanneer die motor wegtrek of rem feitlik uitskakel. Stabiliseerstawe beperk kanteling om skerp draaie. Die gesofistikeerde GS is met 'n self-gelykmakende veerstelsel, wat altyd die motor op dieselfde hoogte hou, wat ookal die vrag, toegerus. Die grond – vryhoogte kan vanuit die bestuurder-sitplek verstel word indien dit benodig word vir ongelyke padoppervlaktes of wanneer 'n wiel omgeruil moet word. Hierdie eienskappe sal u nie eens by motors wat baie meer kos aantref nie.

GERIEF

Die sitplekke is diep en uitermate gerieflik. Agter sowel as voor is buitengewone ruimte en die sagte veerstelsel gee 'n rygemak wat nie in 'n ander motor van naasteby hierdie prysklas aangetref sal word nie. Die bagasieruim kan ten volle benut word aangesien daar geen hindernisse is nie – aangesien die noodwiel onder die enjinkap geleë is. Dit maak op vloerhoogte oop sodat maklike toegang verkry kan word.

DIE ENJIN

Dis 'n klein wonderwerk. 'n Plat vier met silinderpare wat teenoor mekaar staan en 'n bonokas. Dit is 'n algeheel nuwe

ontwerp wat nuwe werkverrigtinghoogtes bereik. Dit is van 'n ligte allooi gebou, is kort en bondig en neem die kleinste moontlike ruimte in. Dit is lugverkoel maar kenmerkend stil; spesifiek as gevolg van die oorhoofse-nokaste wat deur 'n getande aandryfband aangedryf word. In der waarheid is dit stiller as water-verkoelde enjins van dieselfde grootte. Daar is geen verkoeler of verkoelerslange, geen pakstukke, geen klampe, knippe of waaierband nie. Die lugverkoeling maak dus temperatuurvariasie-bekommernisse iets van die verlede, en met 'n gesinchroniseerde vierspoed ratstelsel klim die GS sonder inspanning tot meer as 150 km/h. 'n Driespoed semi-outomatiese ratkas met kragoorbringer is opsioneel beskikbaar.

DIE REMME

Skyfremme op al vier wiele wat deur onafhanklike voor en agterbane bedien word.

INTERNE TOERUSTING

Die interne toerusting van die GS is uniek vir 'n motor in sy prysklas. Daar is 'n verskeidenheid waarskuwingsligte vir oliedruk, remstelsel, enjin-olietemperatuur ens. Die Ruitveërs is tweespoed en die ruitwasser word elektries beheer. 'n Tagometer is standaard toerusting. Die verwarming en ontwasemer bestaan uit twee afsonderlike warm- en kouelugbane en gevolglik kan die interne temperatuur gereguleer word om aan elke individu se behoeftes te voldoen.

PADVERMOË

Die GS is uiters hanteerbaar. Met 'n draaisirkel van 9,4m word stadsbestuur net so maklik as hoofwegbestuur gemaak. Die stuur dra nie padskokke oor nie en aangesien die spil van die voorwielaandrywing deur die padkontakpunt gaan is stabiliteit onder alle toestande merkwaardig.

Die GS is die produk van jarelange navorsing. Vir die eerste keer ding 'n produksie model van middelmatig grootte mee met motors van 'n duurder en groter klas in soverre die gerief, werkverrigting en veiligheid betref.

Die GS is uniek. Dit is die eerste motor in sy klas om sofistikasie in die wêreld van die alledaagse gesinsmotor te bring.

Nadat u een bestuur het sal u besef dat motorbestuur werklik 'n plesier kan wees. Die GS bring 'n nuwe motorbestuurstandaard binne die bereik van 'n ieder en elk.

Hoe meer u van die Citroën GS te wete kom hoe meer sal u verseker wees dat dit u volgende motor sal wees.

Gaan na u naaste handelaar en maak die Citroën GS u motor van die jaar – hierdie jaar.



THE INSIDE FACTS

**all for your comfort
and safety.**

A close look at the interior of the GS confirms your first impression. The standard of trim, appointments and equipment matches the car's advanced engineering specification. You have a sense of space, comfort, light and all-round visibility. This is a car made for people.

Start where all journeys start, with the seats. These are ergonomically contoured for long-distance comfort. The front seats are generously adjustable for seat travel and back-rest rake, and are fully reclinable. The rear seat takes three in comfort.

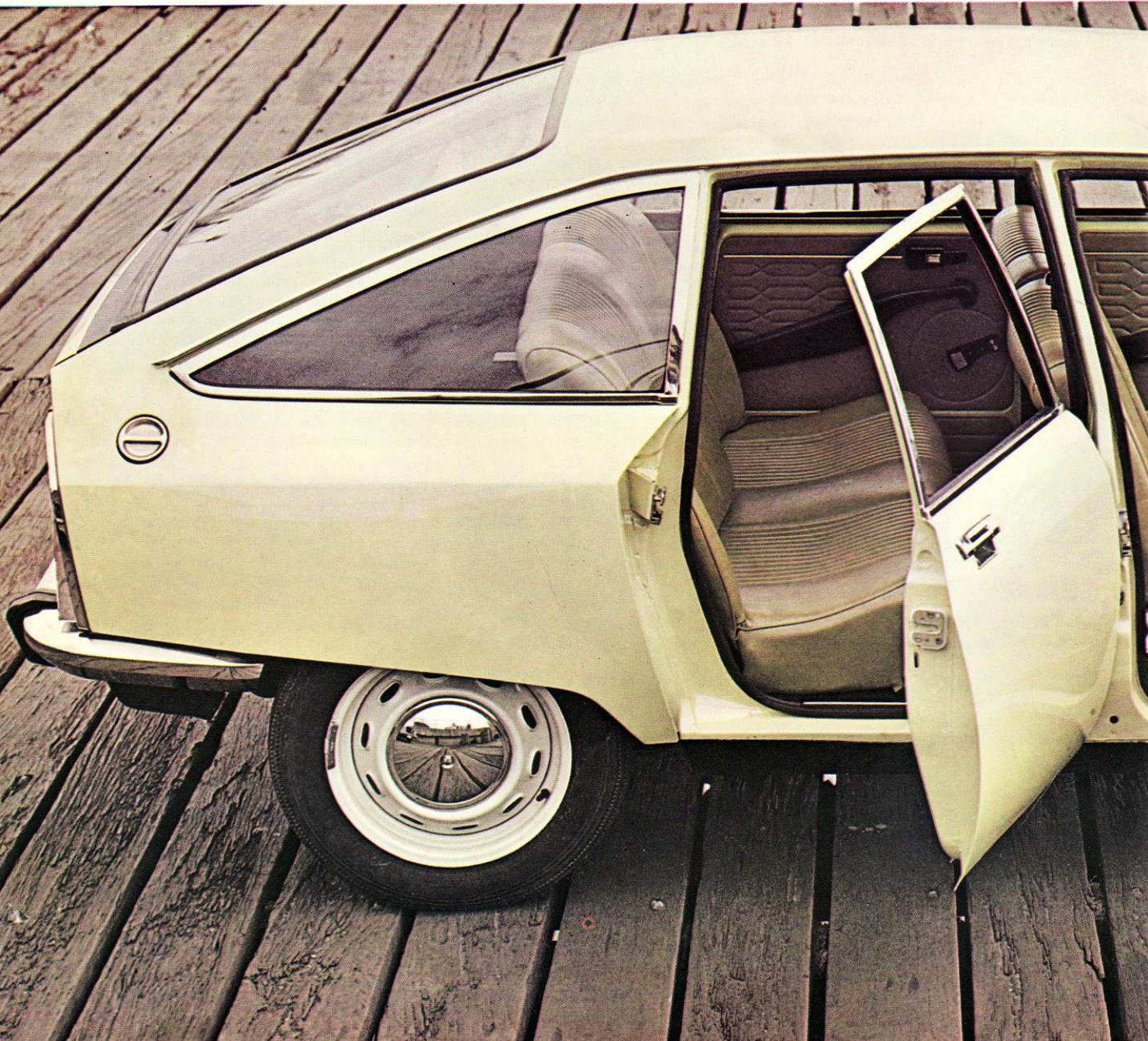
The forward-mounted engine allows the driver plenty of leg room. Front wheel drive means you have a flat floor. The

floors are covered with hard wearing carpet. All four doors have comfortable arm rests, with ashtrays built into those at the rear. Outside door handles are flush for safety, and there are childproof locks on the rear doors.

On the move, you have temperature control of the interior of the car at your fingertips. The heating and ventilating system is efficient and easy to operate. Fresh air can be ducted through outlets at each end of the facia.

The one-spoke steering wheel has a pleasant feel, padded for safety. Padding is built in at all points where it is needed. The whole car is designed to be impact-absorbent: the end assemblies of the body shell are designed to 'give' while the rigid central structure holds firm. Special side reinforcement is built-in, too, to protect against sideways impact.

Before you leave the GS, look around you. The sloping bonnet gives an unrestricted forward view. Side windows are large and curved. The rear window is of full width affording maximum visibility.



DIE BINNEKANT

alles vir u gerief en veiligheid.

U eerste indrukke word versterk wanneer u die binnekant van die Citroën GS van nader beskou. Die hoë standaard van afwerking en toerusting pas by die motor se gevorderde ontwerpseifikasies. U kry die indruk van ruimte, gerief, goeie uitsig en die indruk dat die motor vir die mens gemaak is. Begin waar alle reise begin. nl., by die sitplekke. Hulle is ergonomies gevorm vir langafstand gerief. Die voorste sitplekke is buitengewoon verstelbaar vir afstand vanaf stuur en die rugleuning is volledig terugvoubaar. Die agtersitplek bied sitgerief aan drie persone.

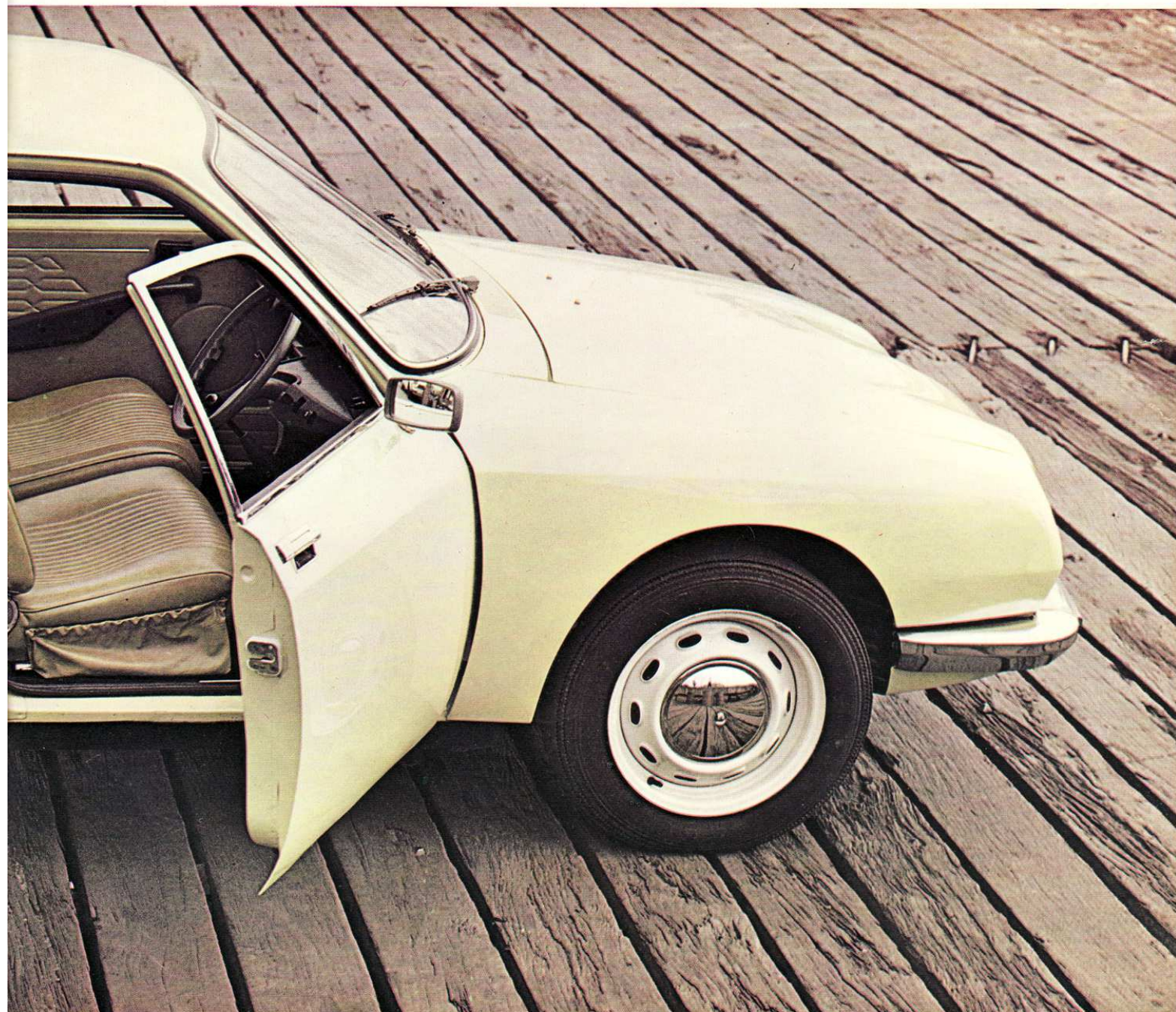
Die vorentoe-gemonteerde enjin verleen aan die bestuurder oormatige beenruimte en daarbenewens is die vloer ook plat vanweë die voorwiel-aandrywing. Die vloer is met 'n duursame mat bedek en al vier die deure is met armleunings toegerus –

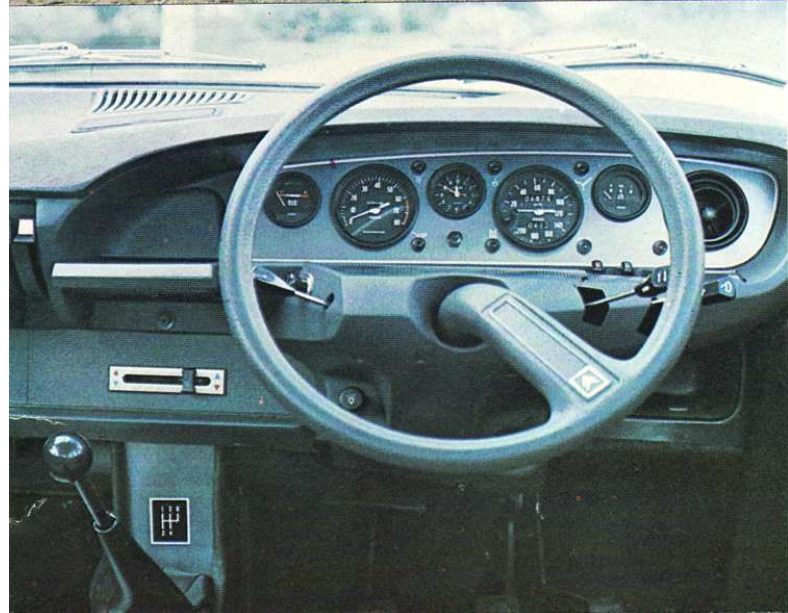
met asbakkies in die van die agterdeure. Die buitenste deurknippe is versonke (vir veiligheid) en die agterdeure is met veiligheidsknippe toegerus.

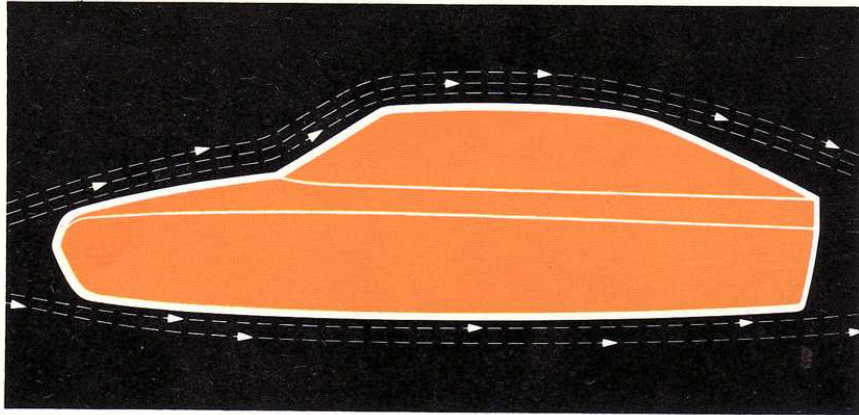
Wanneer benodig kan die interne temperatuur van die motor, slegs deur u vingerpunte te beweeg, beheer word. Die verwarming en ventilasiestelsel is doeltreffend en maklik om te beheer. Vars lug toevoer kan deur die twee uitlate aan weerskante van die paneelbord gereguleer word.

Die eenspeek stuurwiel voel aangenaam en is om veiligheidsredes opgestop. Waar nodig is dit opgestop en die motor is so ontwerp dat dit skok absorbeer. Die voor - en agterkant vou gedurende 'n botsing ineen terwyl die sentrale eenheid sy vorm behou. Spesiale versterkings aan die sykante maak voorsiening vir stampe op die sye.

Kyk nog 'n bietjie rond voordat u van die GS wegstap. Die skuins enjinkap gee aan u 'n onbelemmerde uitsig op die pad. Die syvensters is groot en geboë. Die agterruit is van volle wydte vir maksimum uitsig.







THE BOOT

Even the boot is original. Very big: 465dm³. And every centimeter usable: it's just like a flat-sided box, with no obstructions or useless corners. See, too, how bumper and number plate lift up with the boot lid to give easy loading from a low height. Where's the spare wheel? Under the bonnet.

THE SHAPE

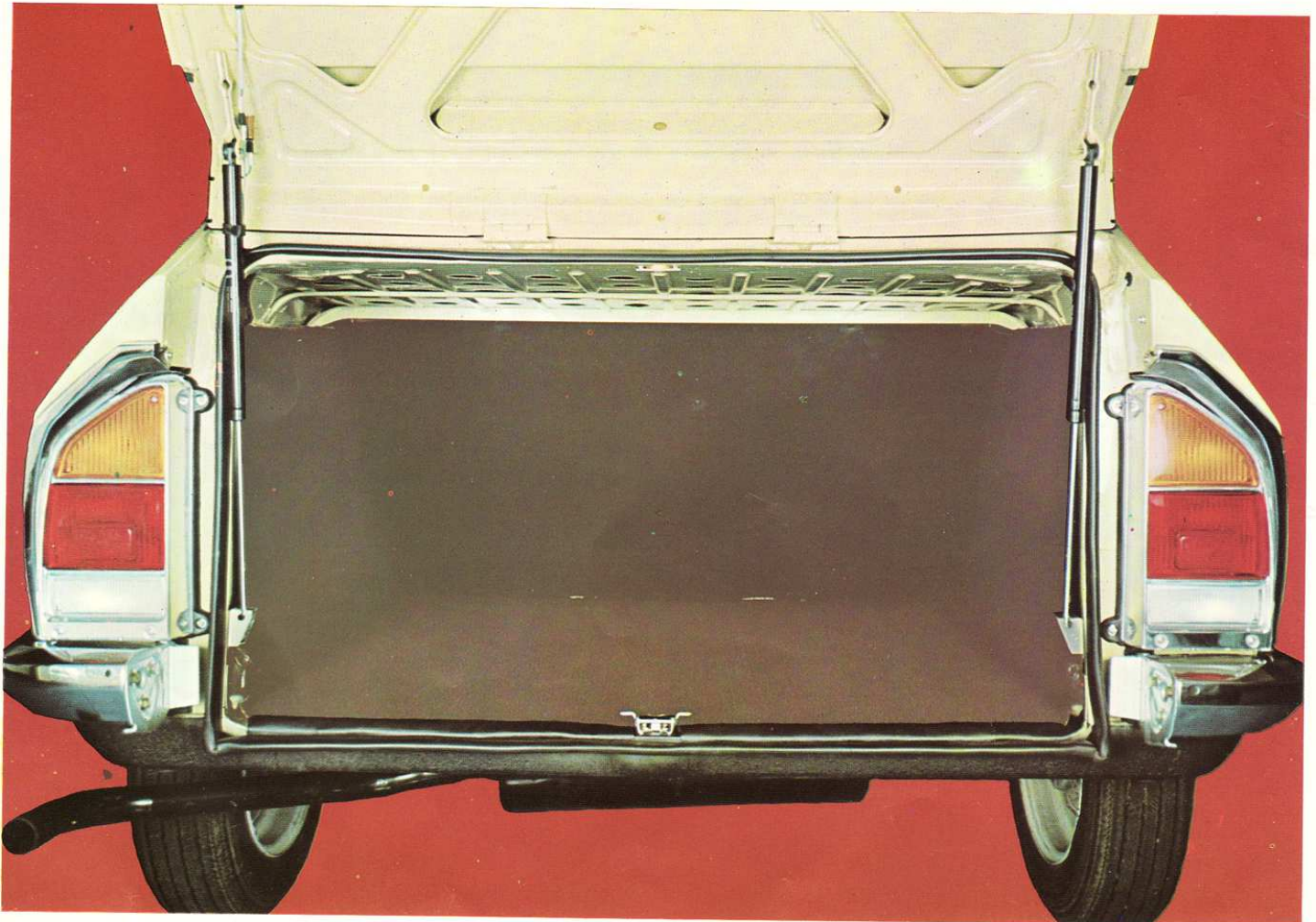
The aerodynamic GS shape was designed with the aid of computer to calculate minimum drag. The GS shape has about half the wind resistance of the average car — an even greater aerodynamic efficiency than the Citroën DS, a car which has set standards for effective streamlining. The result: more effortless speed from the engine and reduced fuel consumption. And, incidentally, very trim, very attractive lines.

DIE BAGASIEBAK

Selfs die bagasiebak is oorspronklik. Dit is baie groot: 465dm³ en elke sentimeter is bruikbaar. Dit is net soos 'n regop doos met gladde sye wat geen hindernisse of onbruikbare hoeke skep nie. Die deksel en nommerplaat lig saam op om gemaklike toegang vanaf 'n lae hoogte te voorsien. Waar is die noodwiel? Onder die enjinkap.

DIE VORM

Die Aerodinamiese vorm is met behulp van 'n rekenaar ontwerp om minimum belemmering te verskaf. Die ontwerp van die GS bied ongeveer die helfte minder windweerstand as die van 'n ander gemiddelde motor — selfs die Citroën DS wat bekend is vanweë sy effektiewe stroombelyning. Die gevolg — meer moeitevrye spoed vanaf die enjin en gevolglike afname in brandstofverbruik. En daarby, baie goed afgewerkte en mooi lyne.



TECHNICAL DATA

ENGINE: Flat four with opposed pairs of cylinders 1 222 cm³ (77 x 65,5 mm). Air-cooled. Compression ratio 8,2:1. Cylinder heads, oil-cooler and block — of light alloy. External cartridge oil filter. Two overhead camshafts (one per cylinder head) with toothed belt drive. Maximum output: 45 kW (DIN) at 5 750 r/min; Maximum torque: 87,2 N.m.

TRANSMISSION: Front wheel drive, single dry plate clutch, four speed all synchromesh, double constant velocity drive shafts, with Rzeppa ball joint outers and sliding tri-axle inners, final drive ratio 4,125:1.

Option: 3-speed semi-automatic with torque converter.

SUSPENSION: Hydropneumatic, independent on all four wheels and fitted with a hydraulic suspension unit with built-in shock absorber. Self levelling suspension giving constant ground clearance whatever the load.

BRAKES: Dual circuit power operated discs acting on all four wheels. Parking brake acts on front discs, using separate calipers.

STEERING: Rack and pinion. Unique-safety steering wheel.

ELECTRICAL SYSTEM: 38 A.h battery. 490 W alternator.

CHASSIS AND BODY: Monocoque body meeting current safety standards. Four door saloon, five seater. Dimensions: Length overall 4 120 mm, Width overall 1 608 mm, Height (constant) 1 349 mm. Boot capacity 465 dm³. Total kerb mass 890 kg. Total laden mass 1 315 kg.

TYRES: 145 — 15 Radial. Spare wheel under bonnet.

EQUIPMENT: Speedometer with trip and total odometers, comprehensive warning light system, electric clock, quartz/iodine main beam headlights, electric tachometer, reversing lights, both front seats reclining, vinyl upholstery, cigarette lighter, day/night rear view mirror, vanity mirror on passenger sun visor, carpeted interior, fitted pockets to sides of front seats, stainless steel window and screen surrounds, rheostat control for dash lights, courtesy light switches on front doors, interior heater with electric blower.

MAXIMUM SPEED: Approx. 150 km/h.

NOTE: In accordance with the Citroën policy of progressive improvement the right is reserved to alter any details of price, specification and equipment without notice.

TEGNIËSE DATA

ENJIN: Plat vier met silinderpare wat teenoor mekaar geleë is — 1 222 cm³ (77 x 65,5 mm). Lugverkoel. Drukverhouding 8,2:1. Silinderkoppe, oliekoeler en krukkas — van ligte alloori. Eksterne pit-oliefilter. Twee bonokaste (een per silinderkop) met getande aandryfband. Maksimum drywing : 45 kW (Din) teen 5 750 r/min. Maksimum wringkrag : 87,2 N.m.

TRANSMISSIE: Voorwiel-aandrywing, enkel droë-plaat koppelaar, vierspoed ten volle gesinchroniseer, dubbele konstante-snelheid aandryfaste, met Rzeppa koeëlgewrigte aan buitekant en glyende drieaste binnekant, finale aandryf-verhouding : 4,125:1.

Opsioneel: 3-spoed semi-outomaties met kragoor-bringer.

VEERSTELSEL: Hidropneumaties, onafhanklik aan alvier wiele en toegegerus met 'n hidrouliese veerstel-eenheid met ingeboude skokdemper. Self-gelykmakende veerstel wat gelyke grondhoogte gee ongeag die vraag.

REMME: Dubbelbaan kragwerkende skywe op al vier wiele. Handrem werk op voorste skywe maar deur afsonderlike knyptangeenhede.

STUUR: Tandstang en kleinrat. Unieke veiligheids-stuurwiel.

ELEKTRIESE STELSEL: 38 A.h battery. 490 W alternator.

ONDERSTEL EN BAKWERK: Skulpkonstruksie wat aan teenswoordige veiligheidstandaarde voldoen. Vierdeur sedan, vyf sitplek. Afmetinge. Algehele lengte 4 120 mm, Algehele wydte 1 608 mm, Hoogte (Konstant) 1 349 mm, Bagasieruim 465 dm³, totale leëmassa 890 kg. Totale gelaaië massa 1 315 kg.

BANDE: 145 — 15 Straallaag. Noodwiel onder enjinkap.

TOERUSTING: Spoedmeter met rit en totale odometers, omvangryke waarskuwingsligstelsel, elektriese horlosie, kwarts jodium hoofstraal kopligte, elektriese tagometer, truligte, beide voorsitplekke volledig terugvoubaar, vinyl bekleding, sigaar-aansteker, dag/nag truspieël, smukspieël aan agterkant van passasiers se sonskerm, mat bedekte binnekant, sakke aan kante van voorsitplekke, vlekvrue staal venster en voorruit omlysting, reostaatkontrolle vir paneelbordligte, hoflikheidsligskakelaars aan voorste deure, interne verwarmers met elektriese aanjawaaiers.

MAKSIMUM SPOED: Ongeveer 150 km/h.

LET WEL: In ooreenstemming met die Citroën beleid van voortdurende verbetering word die reg voorbehou om enige besonderhede aangaande pryse, spesifikasies en toerusting sonder enige kennisgewing te verander. GB