
EEN PERFECTE AUTO WORDT NOG STEEDS BETER

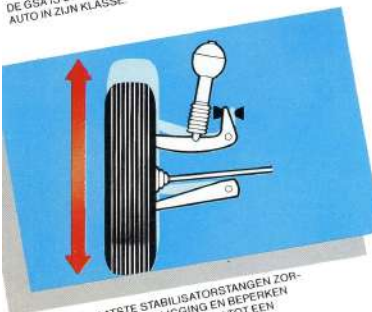


CITROËN  **GSA**

REVOLUTIE - EVOLUTIE



DE GSA IS DE MEEST EFFICIENTE GESTROOMLINDE AUTO IN ZIJN KLASSE.



DE DWARSGEPLAATSE STABILISATORSTANGEN ZORGEN VOOR EEN VASTE WEGLIJGING EN BEPERKEN HET EFFECT VAN EEN SLECHT WEGDEK TOT EEN MINIMUM.



DE GSA HEEFT ROYALE VERWARMINGS- EN VENTILATIEROOSTERS. DOOR OPENINGEN IN DE ACHTERSTE DAKSTUJEN OF IN DE ACHTERPORTIEREN WORDT LUCHT DOOR HET INTERIEUR GEBLAZEN.



HET DASHBOARD OMVAT EEN DIAGRAM MET WAARSCHUWINGSSIGNALLEN. TWEE SATELLIETEN BRENGEN DE SCHAKELAARS ONDER VINGERTOP-BEREIK.

Stel u eens een auto voor met als krachtbron een eenvoudige, betrouwbare motor met minder bewegende delen en minder trilling dan een klassieke motor. En zonder radiator die kan bevriezen of overkoken. Denk eens aan een middenklasse-wagen met het comfort van een grote limousine, waarvan besturing en rijkhoogte vrijwel niet worden beïnvloed door de mate van belasting. Met een veersysteem zonder de gebruikelijke veren of schokbrekers.

Zie in uw fantasie eens een auto met op alle wielen schijfremmen, waarvan de remkracht afhankelijk van de belading automatisch wordt geregeld.

Een auto die uitremt in een rechte lijn en die zelfs als er een voorband klappt goed bestuurbaar blijft.

Een auto die is ontworpen om zijn inzittenden te beschermen binnen een starre veiligheidskooi.

Een echte 5-deurswagen met plaats voor vijf personen, maar met een betere stroomlijn dan menige sportwagen.

AAN KOP IN ZIJN KLASSE

Als u dit allemaal leest, zoudt u kunnen denken dat het gaat over een duur, misschien wel uiterst exclusief nieuw model.

In werkelijkheid betreft het een als middenklasser geprijsde auto – de Citroën GSA. Veelal beschouwd als een van de best verkopende modellen in Europa, in een ongeëvenaarde, revolutionaire combinatie van comfort, kracht en prijs.

De nieuwste typen behoren tot de meest geavanceerde middenklasse-auto's die er te koop zijn.

Hoewel de concurrentie duidelijk is beïnvloed door de vormgeving en voorwielaandrijving van de GSA, is deze nog altijd de best gestroomlijnde auto in zijn klasse. In feite is er onder alle merken slechts één serie-model dat pretendeert een lagere Cx-waarde te hebben, maar dat niet kan tippen aan de gecombineerde oppervlakte x profielwaarde (CxS) van de GSA: 0,57. Deze CxS-waarde

is een nauwkeurige norm voor aërodynamiek, omdat daarbij rekening wordt gehouden met het feit dat een auto een driedimensionaal object is en geen theoretische vorm.

DE BESTE KOOP

Bij vergelijking van pluspunten en prijzen biedt de GSA meer raffinement dan elke andere auto in dezelfde prijsklasse. Het interieur is voorzien van comfortabele, met stof overtrokken stoelen, moquette vloerbedekking en standaard-accessoires als aansteker en kwartsklokje.

De twee satellieten (typisch Citroën) brengen alle schakelaars onder vingertop-bereik en in het dashboard zit een diagram met waarschuwingssignalen.

GEWOON BETER

De stille, luchtgekoelde 4-cilinder boxermotor van de GSA veroorzaakt minder trillingen dan een klassieke motor. En met minder bewegende delen kan er ook minder mis gaan. Er is geen koelwater dat kan bevriezen en de motor komt sneller op temperatuur. Transistorontsteking garandeert een perfecte koude start en raakt niet ontregeld. In situaties dat andere motoren gaan koken, doet de sterke, luchtgekoelde motor van de GSA er nog een schepje bovenop.

Bij hoge snelheid levert de perfecte stroomlijn van de GSA weinig windgeruis op, maar zorgt (samen met het geavanceerde veersysteem) wél voor meer veiligheid en een stabielere wegligging dan diverse grotere, zwaardere auto's.

EEN COMFORTABEL BESTAAN

De GSA is de laagst geprijsde Citroën waarin u de voordelen geniet van het hydropneumatische veersysteem. Rijkhoogte en besturing blijven steeds hetzelfde, of de auto nu leeg is of zwaar beladen.

Bedieningsgemak en comfort zijn dan ook consequent goed. Door middel van hetzelfde veersysteem kan de rijkhoogte echter worden ver-

hoogd voor het rijden in ruw terrein.

Door de hydropneumatische vering en de superieure trekkracht van de voorwielaandrijving is de GSA – beter dan welke andere auto van dit formaat – geschikt voor het trekken van een caravan en het rijden over ongebaande wegen.

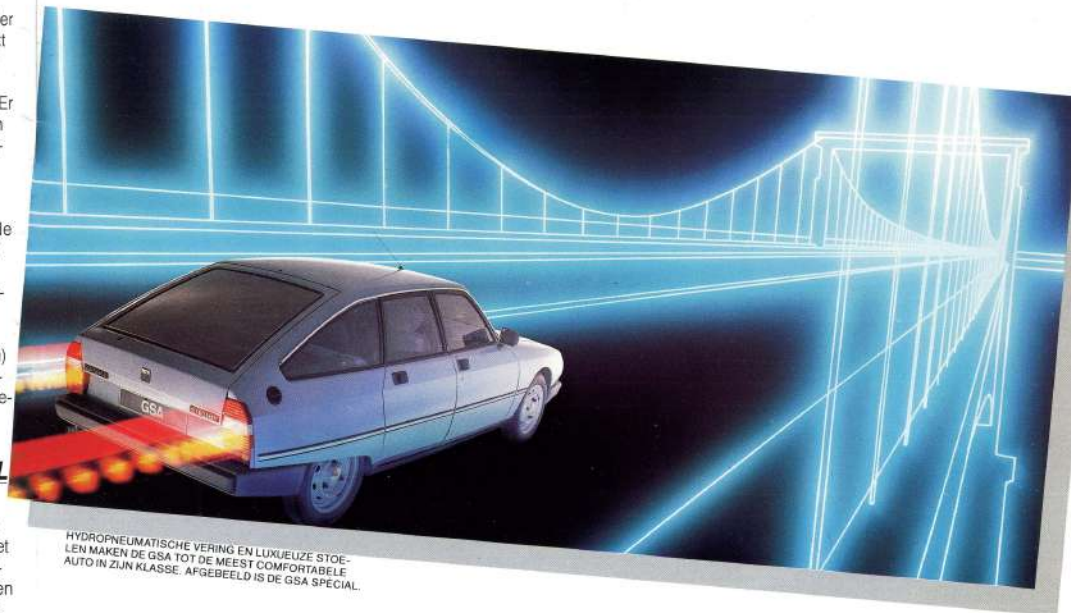
Qua stroomlijn, vormgeving, bediening, prestaties en comfort was de GSA zijn tijd altijd al ver vooruit. Een de GSA is steeds verder geperfectioneerd, met transistorontsteking die garant staat voor een vlotte start en goede prestaties. De auto heeft nu een nóg lager brandstofverbruik, de extra mogelijkheden van een vijf-

de deur plus een hele serie kleine veranderingen, zoals ruitewissers met 2 snelheden en interval. Maar bij al deze verbeteringen behoudt de GSA zijn vertrouwde waarde en krijgt er bovendien een uitstekende garantie bij op carrosserie en veersysteem. Dat verklaart waarom GSA-rijders bij het kopen van een nieuwe auto zo vaak wéér een GSA kiezen.

GSA SPÉCIAL

Comfortabel, stijlvol en waardevol, zodat u voor een bescheiden prijs in een grote auto rijdt. De GSA Spécial wordt aangedreven door een 65 DIN pk 1299 cm³ 4-cilinder lucht-

gekoelde boxermotor met 4-versnellingsbak voor een topsnelheid van 158 km/h. De GSA Spécial heeft het superieure rijgedrag van hydropneumatische vering en de veiligheid van schijfremmen rondom. De uitrusting is goed verzorgd: diepe, comfortabele stoelen met stoffen bekleding, doorstroom-luchtverversing met ventilator met 3 snelheden, moquette vloerbedekking, kwartsklokje, aansteker.



HYDROPNEUMATISCHE VERING EN LUXEUEZE STOELN MAKEN DE GSA TOT DE MEEST COMFORTABELE AUTO IN ZIJN KLASSE. AFGEBEELD IS DE GSA SPÉCIAL.

GERAFFINEERD - VERLEIDELIJK



GSA X1

Sportieve GSA met achterspoiler en toerenteller. 5-versnellingsbak met korte eindoverbrenging voor een maximum snelheid van 158 km/h (extra). Mat zwarte raamljsten, regen-goten en dubbele bies opzij, dakantenne, sportieve stoelen met geïntegreerde hoofdsteunen vóór, digitaal kwartsklokje, mistlampen vóór, en halogeen koplampen.

GSA PALLAS

Hetzelfde hoge GSA-niveau van technische perfectie, met daarbij bovendien van binnenuit verstelbare buitenspiegel, stijvolle wieloppen.

Interieur afgewerkt met hoogpolig tapijt, luxueus gestoffeerde stoelen en deurpanelen, verstelbare hoofdsteunen vóór, extra geluids-isolatie, kwarts digitaalklokje.

GSA X3

De GSA X3 is de meest sportieve versie in de GSA serie. Hij heeft een spoiler achter die de aerodynamica en de wegligging gunstig beïnvloedt. Een vijf-versnellingsbak, een elektrisch quartz-klokje met digitaal-aanduiding en verder een toerenteller, van binnenuit mechanische verstelbare buitenspiegels en een midden-armsteun tussen de achterzittingen. Ook een ruitwisser/-sproeier op de achterraut behoort bij de GSA X3 tot de standaarduitrusting.





DE SUPERIEURE COMPACTE BREAKS

GSA BREAK SPÉCIAL

Nog meer ruimte dan in de toch al zo royale GSA. De GSA Break biedt achterin extra ruimte en een mate van comfort die bij een dergelijk model ongebruikelijk is. Zelfs als

alle zitplaatsen bezet zijn, is er nog 645 dm³ bagageruimte. Klapt u de achterstoelen neer, dan ontstaat een ruimte van 1504 dm³.

Het hydropneumatische veersysteem betekent dat u de GSA Break

echt tot maximaal 443 kg kunt belasten, zonder dat dit het rijgedrag of de rijkhoogte beïnvloedt. De maximale remdruk achter wordt automatisch aangepast aan de belading.

Achterdeur en -bumper vormen

één geheel, wat in- en uitladen makkelijker maakt.

Uitgevoerd als de GSA Spécial maar met achterspierooster/-sproeier en rechter buitenspiegel.

GSA BREAK CLUB

Een nog completer uitrustingsniveau, met extra binnerverlichting, kwarts jodium koplampen en een achterbank met centrale armsteun.

UIT BETERE IDEEËN ONTSTAAN BETERE AUTO'S

Met revolutionaire ideeën zoals monocoque (zelfdragende carrosserie) en veiligheidskooiconstructie, onafhankelijk hydropneumatisch veersysteem, voorwiel aandrijving en aerodynamiek, heeft Citroën een grote bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van het moderne automobilisme.

En Citroën-modellen hebben niet alleen de industrie veranderd - ook het productieproces wordt nu voortdurend verbeterd.

Op grote schaal is geautomatiseerde assemblage met o.m. lasrobots ingevoerd, wat zowel de kwaliteit als het produktietempo bevordert.

Eike GSA ondergaat een grondige anti-corrosiebehandeling. Veel onderdelen worden gemaakt van staal dat is gegalvaniseerd of gekataforiseerd. De carrosserie wordt in zeven afzonderlijke fasen behandeld met o.m. vijf larstlagen, laklagen en preparaten die de hechting bevorderen.

Voor iedere GSA geldt gedurende 5 jaar een anti-corrosiegarantie tegen doormoesten van binnenuit, waarvoor alleen twee herhalingsbeurten nodig zijn. Bij verkoop is deze garantie overdraagbaar, wat de waarde van de auto ten goede komt.

De GSA bewijst dat betrouwbaarheid en lange levensduur van een auto niet ten koste hoeven te gaan van individualisme en rijplezier. Het is een betere auto, ontstaan uit betere ideeën.

Bij de hydropneumatische vering van de GSA is de verborb namelijk verwerkt in een hydraulisch systeem. Bij normaal gebruik werkt de hydraulische vloeistof als een "vaster" materie tussen vering en wiel. Wanneer het gas bij het beladen van de wagen wordt ingedrukt, wordt het volumeverlies gecompenseerd doordat extra hydraulische vloeistof in het systeem wordt gepompt. Zo blijven rijkhoogte, stand en stuurgeometrie van de auto onveranderd, ongeacht de mate van belading.

Zo'n hydropneumatisch systeem heeft nog een uniek bijkomend voordeel: de bestuurder kan de wagen hoger stellen om beter over obstakels te komen.

SNELLE, VEILIGE REMKRACHT

Slechts weinig auto's remmen zo krachtig als een GSA met rembekrachtiging. De remkracht is veel groter en de remmen reageren sneller, al blijft het mogelijk ze met gevoel te "bespelen".

De hydraulische druk wordt geleverd door een pomp die door de motor wordt aangedreven. De druktevoer wordt op eenvoudige wijze vergroot naarmate de bestuurder het rempedaal dieper intrapt. De maximale druk in de achterremmen wordt automatisch aangepast aan de belasting van de achtersas.

AÉRODYNAMICA

Een goed ontworpen aerodynamische auto rijdt veilig en blijft steeds stabiel bestuurbaar, ook bij zijwind of het passeren van vrachtwagens.

Wegligging en stuurgeometrie blijven constant, omdat de wagen niet de neiging heeft om te gaan "zweven". Voor- en achteruit blijven schoner bij regen of opspattend water. En een aerodynamische carrosserie reduceert windgeruis, dat de bestuurder zou kunnen irriteren.

Tegenwoordig wordt er over aerodynamica gesproken door mensen die dit onderwerp pas serieus zijn gaan nemen toen in het midden van de jaren zeventig de brandstofprijzen stegen.

Toch is de carrosserie van de GS, die al in 1970 de meest aerodynamische auto van zijn tijd was (Cx-waarde 0,361), met slechts kleine verbeteringen tot in de jaren tachtig de meest doelmatige gebleven. Mede door de kleine voor- en achterspoiler hebben de huidige GSA X1 modellen een Cx-waarde van slechts 0,318.

Het is echter niet allemaal zo eenvoudig als het lijkt. De D.318 van de GSA is op het eerste gezicht minder goed dan de Cx-waarde van een recent model van een ander merk (0,30). Maar als profiel en frontale oppervlakte in combinatie worden beschouwd (rekening houdend met het gegeven dat een auto nu eenmaal een driedimensionaal voorwerp is), ontstaat er een heel ander beeld.

De auto met de Cx-waarde 0,30 blijkt een profiel- en frontale-oppervlakte-waarde (Cx_f-waarde) te hebben van 0,62. Dit is minder goed dan de GSA X1, die bij eenzelfde berekening met slechts 0,57 uit de bus komt.

De GSA is dus onbetwist de aerodynamisch meest efficiënte auto van de twee.

Citroën kan met recht verklaren de meeste ervaring te hebben in het toepassen van de aerodynamica voor de productie van doelmatige, geperfectioneerde en buitengewoon praktische auto's.

De carrosserie van de GSA beschermt de inzittenden binnen een starre veiligheidskooi, omgeven door progressief vervormbare zones die de krachten welke op de passagiers inwerken, reduceren.

RISICOPREVENTIE

Het voorkomen van ongelukken begint bij de bestuurder: comfort, goede ventilatie, ergonomische bedieningsorganen en een ontspannen rijstijl. Voorwiel aandrijving bevordert de besturingsstabiliteit van de GSA, zodat er geen sprake is van onverwachts "uitbreken" van de auto.

De ophanging en de geometrie van de besturing zijn geperfectioneerd om te garanderen dat de wagen uitremt in een rechte lijn zonder te "duiken". Ook het effect van een slecht wegdek op de besturing wordt gereduceerd. De hydropneumatische vering zorgt voor een constant gelijkblijvende wendbaarheid, ongeacht de belading.

De GSA heeft bekrachtigde schijfremmen rondom met drie onafhankelijke remcircuits.

De aerodynamische lijn van de auto betekent grotere stabiliteit bij hoge snelheid en zelfs een beter zicht over de neus van de auto.

Bij nat weer houdt een gunstige luchtstrooming de voor- en achterruit schoon.

RISICOBEPERKING

Een Citroën-casco is ontworpen als een veiligheidskooi, omgeven door vervormbare zones. Bij een botsing worden bepaalde delen van de wagen benut om de snelheid te reduceren. Daardoor heeft de kracht van de botsing minder effect op de inzittenden en blijft het interieur gedeeltelijk intact.

Alle Citroëns hebben een achter de motor geplaatste tandheugelbesturing, ver van de voorzijde van de auto. Door deze montagewijze wordt voorkomen dat de stuurkolom wordt opgeduwd in de richting van de bestuurder.

HET HYDROPNEUMATISCH VEERSYSTEEM

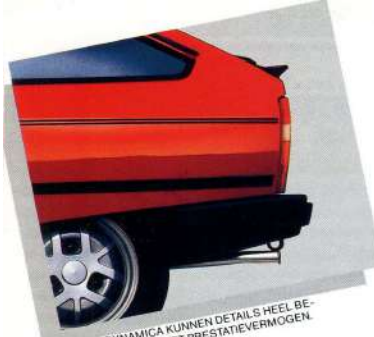
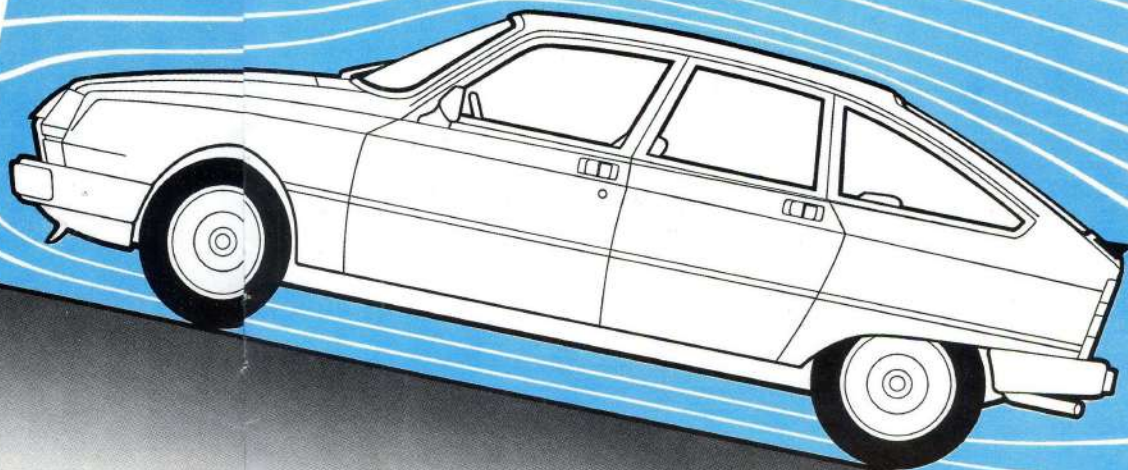
Geen andere fabrikant heeft voor zijn auto's ooit zo'n geperfectioneerd, doelmatig systeem ontwikkeld.

Het hydropneumatische systeem van de GSA levert hydraulische kracht ten behoeve van remmen en vering. De druk is constant, met nog een flinke reserve nadat de motor is afgezet.

HET BESTE VEERSYSTEEM DAT OOI IS BEDACHT

Conventionele mechanische vering heeft als bezwaar dat bij volle belading de vering inzakt onder het gewicht. Dit heeft een nadelig effect op comfort, wendbaarheid en rijkhoogte van de auto, en zelfs op aerodynamiek en besturing (omdat de stand van de carrosserie en de stuurgeometrie kunnen veranderen).

Hydropneumatische vering werkt anders - de prestaties blijven steeds constant, ongeacht de belading. Wendbaarheid en rijkwaliteit behouden dan ook hun oorspronkelijke karakter.



IN DE AÉRODYNAMICA KUNNEN DETAILS HEEL BELANGRIJK ZIJN VOOR HET PRESTATIEVERMOGEN.



DE BODEMVRUWHEID VAN DE GSA KAN WORDEN VERGROOT D.M.V. EEN HENDEL NAAST DE BESTUURERSSTOEL.



OOK NA EEN KLAPBAND IS DE GSA VEILIG ONDER CONTROLE TE HOUDEN.



HET HYDROPNEUMATISCH VEERSYSTEEM ZORGT STEEDS VOOR DEZELFDE CARROSSERIEHOOGTE EN -STAND, ONGEACHT DE BELADING VAN DE AUTO, OP DIE MANIER BLIJVEN WENDBAARHEID EN AÉRODYNAMIEK OPTIMAAL.



DE VIJFDE DEUR GEEFT TOEGANG TOT 435 DM³ KOFFERRUIMTE MET EEN ROYALE HOEDEPLANK MET NEERGEKLAPT ACHTERSTOLEN WORDT DE BAGAGERUIMTE 766 DM³.

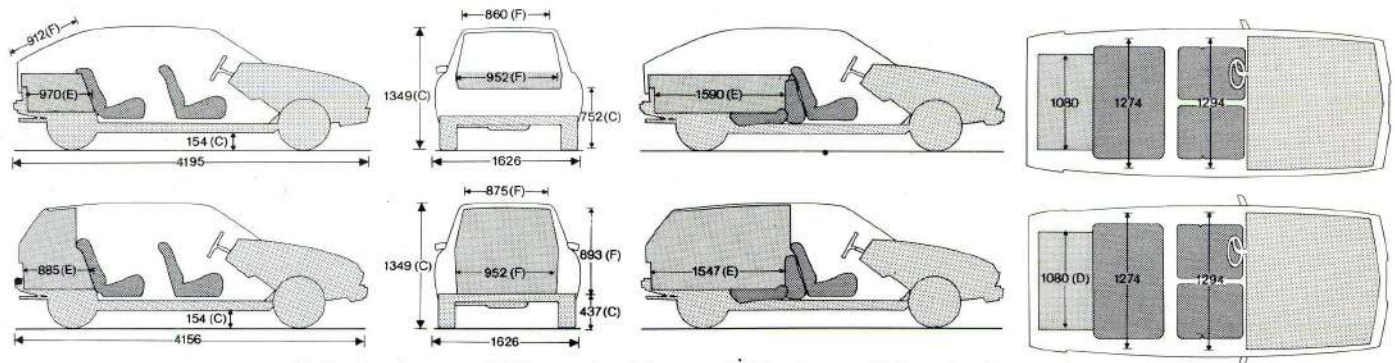
TECHNISCHE GEGEVENS	Spécial/Pallas 4-bak 5-bak ⁽¹⁾	Berlines GSA X1 4-bak 5-bak ⁽¹⁾	X 3 5-bak	Breaks GSA Spécial/Club 4-bak 5-bak ⁽¹⁾
Motor				
Aantal cilinders		4 boxer		
Cilinderinhoud (in cm ³)	1299	1299	1299	1299
Boring x slag in mm	79,4 x 65,6	79,4 x 65,6	79,4 x 65,6	79,4 x 65,6
Compressieverhouding	8,7 :1	8,7 :1	8,7 :1	8,7 :1
Maximum vermogen	ISO (in kW)	47	47	47
	DIN (in pk)	(65)	(65)	(65)
	bij t.p.m.	5500	5500	5500
Maximum koppel	ISO (in Nm)	94	94	94
	DIN (in kgm)	(9,8)	(9,8)	(9,8)
	bij t.p.m.	3500	3500	3500
Koeling		Luchtkoeling		
Overbrenging				
Versnellingsbak	mech. bediend	mech. bediend	mech. bediend	mech. bediend
Aantal versnellingen	4 5	4 5	5	4 5
Pignon en kroonwiel	8 x 33	8 x 33	8 x 35	8 x 33
Koppeling		Enkelvoudige droge plaat		
Besturing				
Type		Tandheugel		
Aantal omwentelingen stuurwiel van aanslag tot aanslag	3,8	3,8	3,8	3,8
Draaicirkel tussen trottoirs (in meters)	4,83	4,83	4,83	4,83
Rémmen		Voor: schijven aan weerszijden van de versnellingsbak. Achter: schijven in de wielen. Hydraulische hogedruk bekrachtiging. Onafhankelijke voor- en achtercircuits. Begrenzing achter afhankelijk van de belasting.		
Wielophanging		4 Onafhankelijk geveerde wielen. Hydropneumatische vering. Dwarsgeplaatste stabilisatorstangen voor en achter. Hoogteregelaars voor en achter. 'Anti-reactie'-voortrein.		
Banden		145 SR15 XZX 'Tubeless'		
Elektrische uitrusting				
Ontsteking	Transistor	Transistor	Transistor	Transistor
Accu	12 V-200/40 Ah	12 V-200/40 Ah	12 V-225/45 Ah	12 V-200/40 Ah
Wisselstroomdynamo	540 W-40 A	540 W-40 A	540 W-40 A	540 W-40 A
Oppervlakken en inhoud				
Aantal zitplaatsen	5	5	5	5
Totaal ruitoppervlak in m ²	2,60	2,60	2,60	2,48
Inhoud bagageruimte in dm ³	435	435	435	645 ⁽²⁾
Inhoud bagageruimte in dm ³ met neergeklapte achterbank	766	766	766	1504 ⁽²⁾
Gewichten (in kg)				
Rijklar gewicht (RDW) (exclusief bestuurder)	900	900	900	920
Totaal beladen gewicht	1365	1365	1365	1365
Nuttig gewicht	465	465	465	445
Totaal aanhanger gewicht onberemd/beremd	460/1000	460/1000	460/1000	460/1000
Max. imperiaal gewicht (op dak)	60	60	60	80
Verbruiken (in liters per 100 km)				
Bij 90 km/h gestabiliseerde snelheid	6,3 6,0	6,3 6,0	6,0	6,4 6,4
Bij 120 km/h gestabiliseerde snelheid	8,2 7,9	8,2 7,9	7,9	8,3 8,3
Bij stadsverkeer	8,5 8,5	8,5 8,5	8,5	8,5 8,5
Inhoud van de benzinetank (in liters)	43	43	43	43
Prestaties				
Max. snelheid (in km/h)	158 160	158 164	164	155 157
400 m staande start (in sec.)	19''1 19''1	19''1 18''9	18''9	19''3 19''3
1000 m staande start (in sec.)	35''8 35''7	35''8 35''4	35''4	36''1 36''0
0-100 km/h (in sec.)	14''2 14''2	14''2 13''8	13''8	14''5 14''5

(1) 5-velsnellingsbak als 'extra'. (2) Onder het dak.

UITRUSTING	Serie = □ Extra = △ Accessoire = ○		GSA Spécial	Berlines GSA X1	GSA Pallas	GSA X3	Breaks GSA Spécial	GSA Club
Instrumentenpaneel								
Dagkilometerteller	□	□	□	□	□	□	□	□
Totaal kilometerteller 6 cijfers	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht minimum benzinevoorraad	□	□	□	□	□	□	□	□
Laadstroomindicator	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht mistachterlichten	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht parkeerlicht, dimlicht, grootlicht	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht richtingaanwijzers	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht achterruiwarming	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht motoroliedruk	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht hydraulische druk en remvloeistofpeil met testknop	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht "onmiddellijk stoppen"	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht alarmverlichting	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht choke	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht slijtage voorremblokken	□	□	□	□	□	□	□	□
Elektronische toerenteller	□	□	□	□	□	□	□	□
Quartzklokje	analoog □	digitaal □	digitaal □	digitaal □	analoog □	analoog □	analoog □	analoog □
Controlelicht mistlampen voor	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht motorolietemperatuur	□	□	□	□	□	□	□	□
Bediening en veiligheid								
Lichtsignaal	□	□	□	□	□	□	□	□
Rolgordels vóór	□	□	□	□	□	□	□	□
Bediening voor variabele rijkhoogte	□	□	□	□	□	□	□	□
Ruitwissel met 3 snelheden, waarvan 1 met interval	□	□	□	□	□	□	□	□
Mistachterlichten	□	□	□	□	□	□	□	□
Achteruitrijlampen	□	□	□	□	□	□	□	□
Elektrische ruitesproeier	□	□	□	□	□	□	□	□
Achterruiwarming	□	□	□	□	□	□	□	□
Diagnosecontact	□	□	□	□	□	□	□	□
Binnenspiegel met dag- en nachtstand	□	□	□	□	□	□	□	□
Regelknop lichtsterkte instrumentenverlichting	□	□	□	□	□	□	□	□
Kindersloten op achterportieren	□	□	□	□	□	□	□	□
5-versnellingsbak	△	△	□	□	△	△	△	△
Veiligheids gordels achter	□	□	□	□	□	□	□	□
Econoscoop	□	□	□	□	□	□	□	□
Ruitwissel/sproeier achterrui	△	△	△	□	□	□	□	□
Halogeen dimlicht en grootlicht	□	□	□	□	□	□	□	□
Gelaagde voorruit, getint glas	△	△	△	△	△	△	△	△
Gelaagde voorruit, getint glas, rolgordijntjes achter	□	□	□	□	□	□	□	□
Mistlampen voor	□	□	□	□	□	□	□	□
Van binnenuit mechanisch verstelbare buitenspiegel ⁽¹⁾	□	□	□	□	□	□	□	□

UITRUSTING	Serie = □ Extra = △ Accessoire = ○		GSA Spécial	Berlines GSA X1	GSA Pallas	GSA X3	Breaks GSA Spécial	GSA Club
Comfort en afwerking								
Verstelbare luchtroosters midden en opzij	□	□	□	□	□	□	□	□
Beschermstrips op de flanken	□	□	□	□	□	□	□	□
Neerklapbare achterbank	□	□	□	□	□	□	□	□
Handschoenenkastje in het dashboard	□	□	□	□	□	□	□	□
Asbakken voor en achter	□	□	□	□	□	□	□	□
Verlichting van het contactslot	□	□	□	□	□	□	□	□
Make-up spiegel in zonneklep passagier	□	□	□	□	□	□	□	□
Verdraaibare zonnekleppen	□	□	□	□	□	□	□	□
Plafonnieer bediend door openen voorportieren	□	□	□	□	□	□	□	□
Luchtaanjager met 3 snelheden	□	□	□	□	□	□	□	□
Gescheiden voorstoelen met verstelling in lengterichting en verstelbare rugleuning	□	□	□	□	□	□	□	□
Bergvakken in de voorportieren, in het dashboard en in de console	□	□	□	□	□	□	□	□
Armsteun middenachter	□	□	□	□	□	□	□	□
Aansteeker	□	□	□	□	□	□	□	□
Hoofdsteunen vóór	○	aangebouwd	○	aangebouwd	○	aangebouwd	○	aangebouwd
Spoiler achter	□	□	□	□	□	□	□	□
Kieperhaakjes achter (behalve bij 'extra' schuifdak)	□	□	□	□	□	□	□	□
Verlichting kofferruimte	□	□	□	□	□	□	□	□
Binnenverlichting voor onder het luchtrooster bij passagier	□	□	□	□	□	□	□	□
Verchroomd uitlaatstuk	□	□	□	□	□	□	□	□
Omliggend zijruiten	matzwart	matzwart	inox en zwart	matzwart	matzwart	matzwart	matzwart	matzwart
Stoelbekleding ⁽²⁾	stof □ boxline △	stof □	stof □ boxline △	stof □ boxline △	stof □ boxline △	stof □ boxline △	stof □ boxline △	stof □ boxline △
Lichtmetalen wielen met XVS banden (vier)	△	△	△	△	△	△	△	△
Metaalkleur (gevermist)	△	△	△	△	△	△	△	△
Zwarte lak (gevermist)	△	△	△	△	△	△	△	△
Radio uitrusting (antenne + 2 luidsprekers)	△	□	△	□	△	□	△	□
Uitneembare hoedenplank	□	□	□	□	□	□	□	□
Vloerbedekking	moquette	moquette	moquette	moquette	moquette	moquette	moquette	moquette
Schuifdak	□	□	△	△	□	□	□	□
Kaartentassen in de rugleuningen van de voorstoelen	□	□	□	□	□	□	□	□

(1) Het model X 3 bezit twee buitenspiegels. (2) Stoffen bekleding: Modellen, GSA Spécial, GSA X1 en GSA X 3, contactvlak lichaam jersey, zijkanten kunstleer. GSA Pallas volledig met jersey bekleed.



(C) Draaiende motor. (D) Tussen de wielkasten. (E) Vloerlengte. (F) Breedte deuropening.

Een wijdvertakt service-net.

De Citroën agentenorganisatie in Europa omvat bijna 10.000 officiële service-adressen en is daarmee een van de grootste!

Meervoudige service.

Boeken met tijden van reparaties en onderhoudswerkzaamheden. Deze boeken die met grote zorg zijn samengesteld en door Franse verzekeringsmaatschappijen als maatstaf worden gehanteerd, geven nauwkeurig de tijden aan van alle ingrepen die een auto kan ondergaan. U kunt deze boeken altijd raadplegen en om nadere uitleg vragen.

Citroën Kroongarantie.

Citroën voelt zich verantwoordelijk voor alle auto's die de showroom verlaten. En blijft zich verantwoordelijk voelen. Vandaar de Citroën Kroongarantie. Een royale garantie in de stijl die Citroën eigen is:

Arbitrage van ANWB.

De Citroën Kroongarantie laat geen enkele ruimte voor misverstanden. Toch zouden beide partijen om een of andere reden elkaar weleens een keertje niet kunnen vinden. In dat geval kunt u een beroep doen op de ANWB voor een bindende uitspraak. Citroën is daaraan gebonden, u ook. Een alleszins eerlijke regeling.

1 jaar totale garantie.

De garantie op uw nieuwe Citroën is een totale garantie. Dat wil zeggen op onderdelen zowel als op arbeidsloon. Twaalf volle maanden lang, ongeacht het aantal gereden kilometers.

2 jaar garantie op het hydropneumatische veersysteem.

Het hydropneumatische veersysteem van de GSA, BX en CX is uniek om het comfort dat het biedt, uniek door zijn technisch vernunft en uniek omdat het onverslijtbaar is. Citroën is dermate overtuigd van de bedrijfszekerheid ervan, dat u 24 maanden lang totale garantie krijgt tot een maximum van 100.000 km.

5 jaar garantie op de volgens de ML-methode getectyleerde delen.

Citroën garandeert gedurende de eerste vijf jaar na aflevering van de nieuwe auto de roestwerende behandeling van de holle delen van uw auto, onder voorwaarde dat het daarbij behorende onderhoudsadvies wordt opgevolgd. Deze garantie dekt het risico van schade veroorzaakt door corrosie ontstaan aan de binnenzijde van het betrokken deel.

Gratis hulp onderweg.

Mocht uw Citroën tijdens het eerste jaar, om de een of andere reden stil komen te staan, wegens een storing waarvan de reparatie door de garantie gedekt wordt, dan komt de dichtstbijzijnde Citroën agent u te hulp. U hoeft maar te bellen en het komt voor elkaar. Gratis. Waar u ook bent in Europa.

Leasing bij Citroën.

U kunt bij Citroën ook leasen. Het voordeel van leasing is dat u op de cent nauwkeurig weet wat uw kilometerprijs is. Ook dat is een aspect van veilig en comfortabel rijden. Iedere Citroën agent kan u alle informatie over leasing verstrekken.

Dealerstempel: