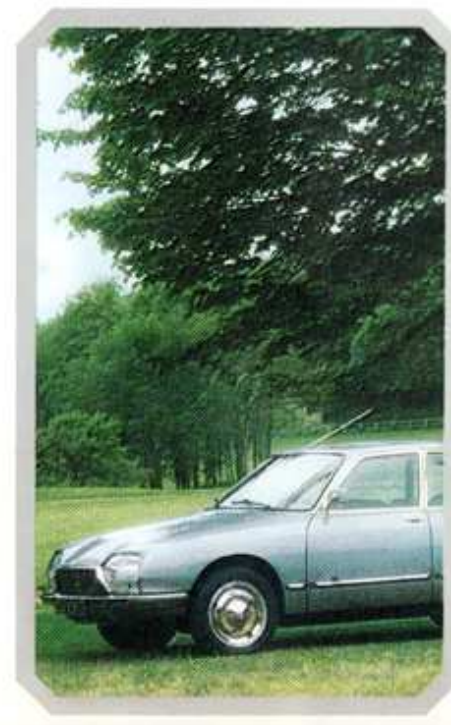
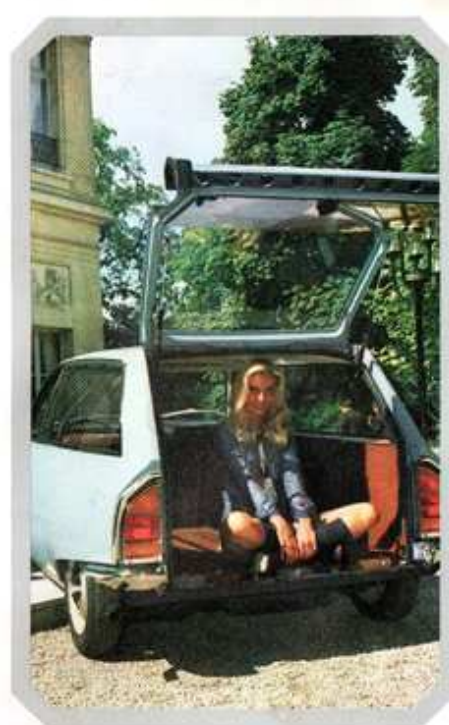


CITROËN GS







CITROËN ^ GS BREAK

O GS é indubitavelmente, um carro cheio de bom senso. Moderno, original, equilibrado, responde com perfeição às necessidades do automobilista de hoje. Seguro, em qualquer caminho e com qualquer estado de tempo, nunca levanta problemas de condução. A sua tracção dianteira fá-lo "colar" à estrada; uma excelente repartição de pesos permite-lhe seguir a trajectória ideal em curva; os travões de disco, assistidos a alta pressão, impedem qualquer surpresa desagradável.

Com a sua linha extremamente aerodinâmica, o GS é capaz de obter médias elevadas, sem qualquer esforço.

O coeficiente de penetração no ar do GS é excepcional e, qualquer que seja a velocidade, a sua sobriedade é exemplar. Refrigerado por ar, o seu motor não tem problemas com diferenças de temperatura, desprezando a água e o anti-gelo. A grande simplicidade deste motor - que não tem tubos, nem juntas - evita igualmente algumas avarias, normais noutros tipos de motor.

Extraordinariamente económico e robusto, o GS é também um exemplo de conforto. Espaçoso, acolhedor nos seus 5 lugares reais e com um porta-bagagens de 465 cm³ (berline), é ainda o único carro da respectiva categoria a possuir uma suspensão hidropneumática a qual lhe permite oferecer um conforto próprio só de viaturas muito mais caras, até ao seu aparecimento. As lombas, os buracos e outras irregularidades da estrada são absorvidos sem vibrações, suavemente.

No caso de surgir uma passagem difícil ou para mudar uma roda, o condutor pode aumentar a distância ao solo, com a simples mudança de posição da alavanca reguladora de altura.

Correctores de altura restabelecem automaticamente a distância ao solo em função da carga e barras estabilizadoras à frente e atrás, diminuem de modo drástico os fenómenos de oscilação ao curvar.

Em qualquer circunstância, conduzir um GS nunca poderá ser considerado como uma aventura.

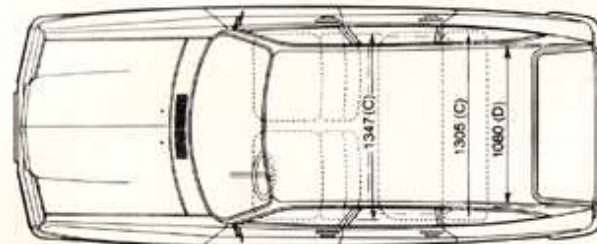
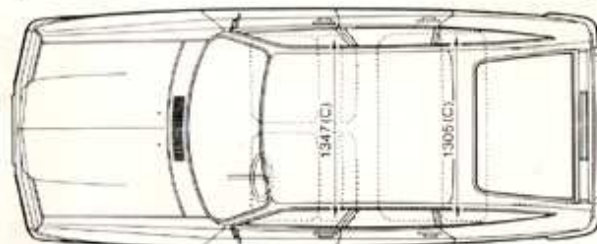
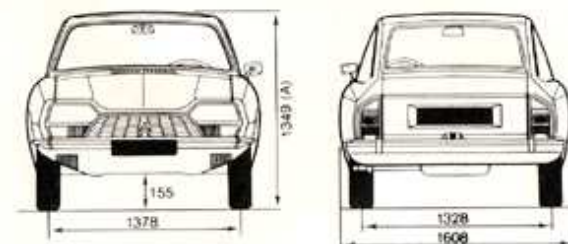
No GS existe um painel de instrumentos inédito, o qual permite ao condutor verificar permanentemente a boa marcha do veículo. Uma central de alerta agrupa todos os visores. O velocímetro contém igualmente as distâncias de travagem e, através das suas 4 cores diferentes, adverte o condutor da hipótese de sobregime.

A visibilidade é indiscutível e mesmo com chuva, um limpa-vidros de duas velocidades assegura-a.

O desembaciamento do óculo traseiro e uma climatização perfeita, completam a certeza de permanente visibilidade.

Ao volante de um GS, qualquer condutor dispõe dos elementos necessários para efectuar uma condução segura e descontraída.

Pelas suas "habilitações", o seu sentido de economia e o seu conforto de grande estradista, o GS é um carro ideal para o dia-a-dia de trabalho, para o passeio de fim de semana e para umas excelentes férias que até saem mais baratas.



GS BREAK

Mais prática do que um carro de turismo, mais elegante do que um veículo utilitário, a Break GS é ótima para o trabalho e para o prazer, adaptando-se ao que se pretende dela. Dobra-se e desdobra-se. Apenas com um gesto, o banco traseiro pode ser rebatido, oferecendo 1,78 m² de superfície inteiramente plana, a 41,9 cm do chão.

Todas as características e todas as inovações da berline se encontram na Break GS.

A suspensão hidropneumática e o corrector de altura oferecem à Break a significativa vantagem de poder conservar, em qualquer circunstância, o excelente comportamento em estrada da berline – permanente horizontalidade e distância ao solo, excelentes condições de visibilidade, travagem, firmeza de direcção e estabilidade, automaticamente corrigidas em função da carga e sua distribuição – pelo que pode transportar sem qualquer risco, mesmo através de maus caminhos, objectos de grande fragilidade.

A Break GS transporta cargas de todas as espécies, em condições de segurança, de comodidade e de conforto, desconhecidas até ao seu aparecimento.



FICHA TÉCNICA

características comuns a todos os GS

Motor

Quatro cilindros horizontais opostos, dois a dois – refrigeração por ar – cabeça e bloco em liga leve – radiador e filtro de óleo – duas árvores de cames à cabeça (uma por cabeça) comandadas por correias de entalhes.

Transmissão

Tracção dianteira, embraiagem monodisco a seco, quatro velocidades sincronizadas. Comando no piso, juntas homocinéticas duplas.

Suspensão

Hidropneumática, 4 rodas independentes, cada uma das quais equipada com um bloco de suspensão hidráulico com amortecedor integrado. Corrector de altura à frente e atrás, assegurando uma altura constante ao solo, qualquer que seja a carga, cujo funcionamento é assegurado por uma bomba de alta pressão com reserva de energia.

Travagem

De duplo circuito e adaptação automática à carga e à sua distribuição. Travões de disco às 4 rodas. Travão de mão actuando sobre as rodas da frente através de placas especiais.

Direcção

Por cremalheira.

Electricidade

Bateria 35 A/h – Alternador 490 w.

Pneus

145-15 roda sobressalente localizada à frente, sob o capot.

Motores

Motor 1 – cilindrada 1015 cm³ (74x59);
Taxa de compressão: 9
Potência real: 55,5 HP DIN a 6500 r.p.m.
61 HP SAE a 6750 r.p.m.
Binário máximo: 7,2 m/Kg DIN a 3500 r.p.m. 7,5 m/Kg SAE a 3500 r.p.m.
Transmissão: grupo cónico 8x35.
Performances: 148 Km/h. 1000 m de arranque: 38" 1.
Consumo: DIN 9,2 L; 6,8 L a cerca de 80 Km/h de média, com meia carga.

Motor 2 – cilindrada 1222 cm³ (77x65,6);
Taxa de compressão: 8,2.
Potência real 60 HP DIN a 5750 r.p.m.
65,5 HP SAE a 6000 r.p.m.
Binário máximo: 8,9 m/Kg DIN a 3250 r.p.m. 9,2 m/Kg SAE a 3250 r.p.m.
Transmissão: Grupo cónico 8x33.
Performances: 151 Km/h. 1000 m de arranque: 36" 8 (berline). Velocidade máxima (Break) 149 Km/h.
Consumo: DIN 9,3; 6,8 a cerca de 80 Km/h de média, com meia carga.