

de **Auto**

No. 1 - 2011

Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club, sinds 1898



Zwevend genoeg

CITROËN GS (1978)



AUTOSHOW DETROIT
Focus op kleiner en zuiniger

MORGAN
Sports Car Club Holland

GARDAMEER
Optimaal genieten

KLASSIEKER: CITROËN GS CLUB (1978)

*‘Een GS is pas echt
warm als de tectyl
van de bodemplaat
druipt.’*



ZWEVEND GENOEGEN

Comfort met een grote C van Citroën. Met zijn hydropneumatische vering maakte de Franse autoproducent furore: eerst in de ID/DS en daarna in de GS: een succesvolle creatie van hofdesigner Robert Opron, de man die ook de legendarische Citroën SM vormgaf.



Een regelrechte verkoopklapper was het, die Citroën GS. Een ruime auto die zich onderscheidde met zijn gestroomlijnde vormgeving, zijn geavanceerde veersysteem en de vier onder hoge druk bekrachtigde schijfremmen. Dat had een doorsnee gezinsauto eind jaren zestig, begin jaren zeventig allemaal nog niet. Hoekige vormen en vaak een weinig comfortabele starre achteras met bladveren waren destijds de norm. In het gunstige geval was de wielophanging achter onafhankelijk, maar dan leverde dat toch niet het zwevend genoeg op van een GS, die bovendien ook redelijk concurrerend

geprijsd was. Kortom: toen de jury in 1970 de balans opmaakte om de Auto van het Jaar 1971 te kiezen, was de slotsom snel gemaakt: de eer ging naar de Citroën GS, met een groot verschil in puntental ten opzichte van de nummer 2, de Volkswagen K70, en de nummer 3, de Citroën SM. Met twee modellen in de top 3 moet de verkiezing destijds zonder meer een hoogtepunt voor ontwerper Opron en Citroën zijn geweest.

Tijdloos

Het is knap hoe tijdloos de GS oogt. Je schat het ontwerp totaal niet op meer dan veertig jaar oud. Misschien komt het door-

KLASSIEKER: CITROËN GS CLUB (1978)

1. Alsof een guillotine de achterkant heeft afgesneden. De GS is voorzien van chromen bumpers, de latere GSA kreeg kunststof exemplaren.

2. Rechthoekigheid was het designthema in de jaren '70. Dus kregen auto's hoekige koplampen, maar bij de GS is dat hoekige op heel eigen en kenmerkende wijze vertaald.

3. Zelfs de tankdop valt op door een gestroomlijnd design.

4. Van opzij valt de gestroomlijnde vorm op. Mede dankzij de voor zijn tijd ongekend lage luchtweerstand werd de GS Auto van het Jaar 1971.

5. Het lijkt een vijfdeurs, de GS, maar hij is uitgerust met een kofferklep. De bumper maakt daarvan deel uit.

Daardoor is de tildrempel laag.

TECHNISCHE INFORMATIE Citroën GS(A) (1970-1986)

Motor:	benzinemotor, viercilinder boxer, luchtgekoeld
Cilinderinhoud:	1.222 cm ³
Max. vermogen:	44 kW (60 pk) bij 5.750 t.p.m.
Max. koppel:	89 Nm bij 3.250 t.p.m.
Topsnelheid:	151 km/uur
Acceleratie 0 tot 100 km/uur:	16,1 s
Gewicht:	945 kg
Aandrijving:	voorwielen
Wielophanging:	onafhankelijk voor en achter
Transmissie:	vierversnellingsbak
Aantal geproduceerd:	2.472.696 (incl. GSA)



dat dit model zo lang in productie is geweest: tot en met 1986, als je de uiterlijk nagenoeg gelijke GSA meetelt. Kom daar tegenwoordig nog maar eens om, zo lang beklijven modellen zelden. Voor de huidige generatie veertigers en vijftigers is de GS een auto die je regelmatig in het straatbeeld zag en waarin menigeen als tiener met de ouders heeft meegereden.

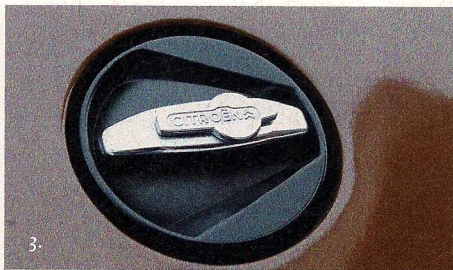
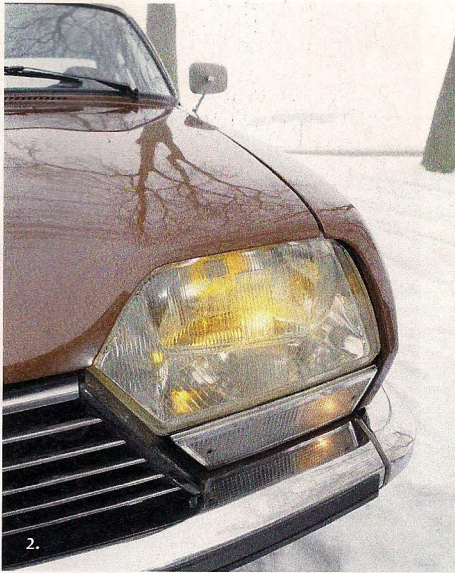
'Ik noem dat het achterbankgevoel', zegt Arnold Hoek (56), die sinds 1978 louter met GS'en rijdt. 'Ik maakte als jonge passagier op de achterbank kennis met

het model. En die auto heb ik zeg maar in mijn hart gesloten.' Zijn oogappel is een metallic goudbruine GS Club, die Arnold inmiddels zo'n vijf jaar in zijn bezit heeft. 'Die heb ik zelf geïmporteerd uit Frankrijk. Het is zogezegd een Parisienne, want deze GS komt dus uit Parijs. Toen ik hem kocht had hij nog maar 30.000 kilometer gereden; inmiddels staat de teller op ruim 54.000.'

Arnold is vorig jaar met zijn Club-versie naar Thenay in de Franse Loire-streek gereden om daar het internationale

Ook naar hedendaagse begrippen stuurt de GS strak en rijdt hij stabiel.

evenement bij te wonen waarop de veertigste verjaardag van de GS werd gevierd.



WANKELMOTOR

De GS is in meerdere opzichten een bijzondere eend in de bijt van Citroën. Het is ook het model waarin de Franse producent in 1974 een wankelmotor presenteerde. Die GS Birotor werd geleverd met een wankelmotor die geproduceerd werd door Comotor. Die versie werd geen succes; er zijn maar 874 exemplaren gebouwd. Het hoge verbruik van zowel benzine als olie maakte de draai-zuigerkrachtbron van Felix Wankel niet populair. De oliecrisis van 1973 bezorgde de GS Birotor bij voorbaat de nekslag. Het stond verder succes van de Citroën GS echter totaal niet in de weg. Tussen 1970 en 1986 zijn er bijna 2,5 miljoen exemplaren gebouwd van de GS en de GSA, die in 1979 de GS opvolgde.

De GSA was voorzien van kunststof bumpers en een vijfde deur in plaats van een kofferdeksel. In de eerste productie jaren is de GS louter als vierdeurs berline gebouwd, later kwam er ook een combiversie – de Break.

Het hydropneumatische systeem voor vering en remmen was afgeleid van dat van de DS. De luchtgekoelde viercilinder boxer-motor werd voor de GS ontwikkeld en groeide van 1,0 naar 1,3 liter inhoud, met vermogens tussen de 40 en 49 kW (55 en 66 pk).

In de eerste bouwjaren voerde Citroën talrijke technische wijzigingen door. Daardoor zijn weinig onderdelen van de oudste modellen uitwisselbaar met die van latere versies.

Zijn *finest hour* was echter een ontmoeting met de designer van de auto. Dat was in Nederland, bij de Westergasfabriek in Amsterdam, een jaar of acht geleden. 'Daar maakte de VPRO in het kader van het programma *De zoektocht naar de ideale auto* een reportage over Opron. Ik vroeg hem toen of hij in mijn GS wilde plaatsnemen en tot mijn verbazing deed hij het. Uiteraard zijn daar foto's van gemaakt. Onvergetelijk materiaal, de ontwerper in mijn auto, dat maakt de GS des te unieker voor mij.'

Kunstschilder

De passie zit diep. Arnold wijst op de vele typische kenmerken van de auto, van het ontwerp. Lyrisch vertelt hij over het kenmerkende lijnenspel en de achterklep waarin de chromen bumper is opgenomen. Die aandacht voor vormgeving is eigenlijk ook wel begrijpelijk, want Arnold is van beroep schilder en hij doceert dat vak ook. Hij is kúnstschilder, wel te verstaan, en dan heb je logischerwijs oog voor schoonheid. In de auto wijst hij op de handrem: een greep midden op het das-

board die je naar je toe trekt. 'Alles is binnen handbereik. Zelfs de aansteker zit rechts achter het stuur op de stuurkolom. Ook het eenspaaksstuurwiel is heel kenmerkend: je rijdt rechtuit als de spaak schuin naar links onder wijst.'

Behalve met zijn GS en zijn schildersactiviteiten is Arnold overigens ook druk met het organiseren van toertochten door Twente, met Solexen. Hij is oprichter van Solex-verhuurbedrijf Twentsche Haagje, waarover meer informatie is te vinden op de site www.twentepersolex.nl.



Koelbloedig

Arnold start de viercilinder boxermotor. Die slaat vlot aan en heeft duidelijk geen last van de vrieskou. De GS komt langzaam uit de veren en de carrosserie komt wat omhoog – een kenmerk van Citroëns met hydropneumatische vering. 'Sommige mensen vinden het maar niks dat je daarop even moet wachten. Maar ik zeg altijd: met een GS vertrek je voor een reis, met andere auto's rij je zomaar weg.' Het duurt ook enige tijd voordat de motor voldoende

warm is om het ook in de auto aangenaam te maken. De luchtkoeling speelt hier de verwarming parten. Een warmtewisselaar moet warmte uit de koellucht halen, maar bij vorst wil dat niet echt vlotten. Arnold: 'In de winter komt de motor niet eens echt op temperatuur als je niet stevig kunt doorrijden. De luchtkoeling is erop berekend om te voorkomen dat de motor bij hoge zomerse temperaturen oververhit raakt. Een monteur vertelde mij een keer: een GS is pas echt warm als de tectyl van de

bodemplaat druipt.' Arnold trekt nog maar eens een keer flink in de toeren door. De boxer produceert een hees roffelend-geluid en het wordt langzaam wat warmer in de auto.

Rijden in de GS is een genot dankzij de comfortabele vering. Een klinkerweg voelt aan als strak asfalt en in de bochten is nauwelijks sprake van overhellen. Ook naar hedendaagse begrippen stuurt de GS behoorlijk strak en stabiel en mede door



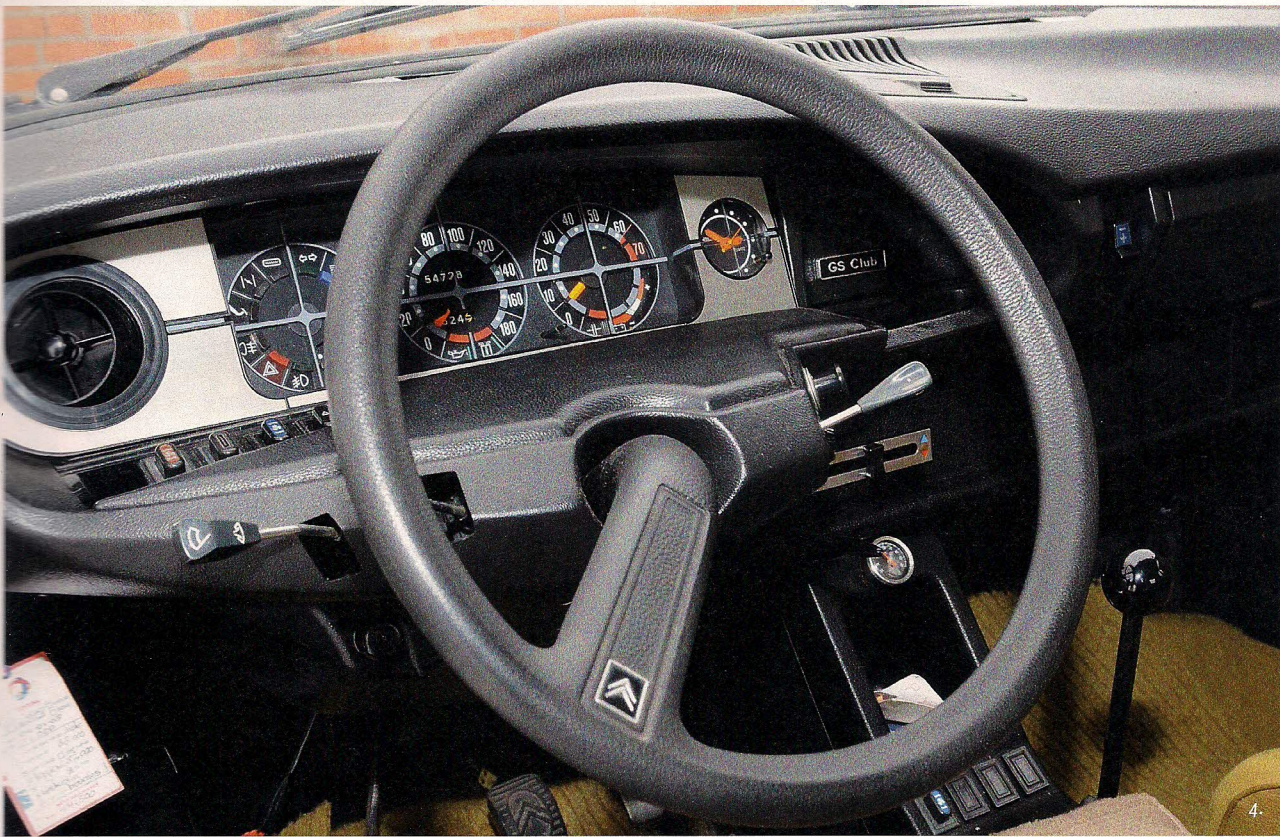
1.



2.



3.



4.

1. Een beetje olie voor onderweg mee? Zeker, want een luchtgekoelde krachtbron verbruikt altijd wel wat olie. De GS heeft een houder voor het olieblik.

2. Dit is een van de (groene) bollen van het hydro-pneumatische veersysteem; ze zijn met lucht gevuld.

3. Midden op het dashboard zit de handrem: een greep die je naar je toetrekt.

4. De GS Club is een wat luxere versie, wat is te zien aan het dashboard met een toerenteller.

'Ik vroeg Opron of hij in mijn GS wilde plaatsnemen en hij deed het.'

de relatief lage luchtweerstand (Cw 0,37) van de carrosserie kan de bescheiden motor prima prestaties leveren; de top-

snelheid bedraagt meer dan 150 km/uur. Dat is ook goed vol te houden, want de auto gaat als op rails. Het onderhoud zorgde er destijds wel eens voor dat eigenaren een haat-liefdeverhouding kregen met de GS, vooral als de garage oordeelde dat het uitlaatspruitstuk moest worden vervangen. 'Tja, dan moet de motor aan de voorkant gelift worden', vertelt Arnold. 'Een klus die ik overigens zelf doe, net als trouwens ook ander onderhoud. Zo'n spruitstuk kost mij een dag. Het is trouwens allemaal wel

makkelijk te doen, de techniek is simpel.' Ook het hydropneumatische veersysteem is niet iets om kopzorgen over te hebben, volgens Arnold. Bij goed onderhoud hoeven niet vaker onderdelen vervangen te worden dan bij een auto met conventionele wielophanging met schokdempers en schroefveren. Zo wint de liefde het weer van de haat, zoals dat destijds bij veel eigenaren gebeurde, gezien de geweldige verkoopantallen. Per slot van rekening mag genieten ook geld kosten. ■