



autokampioen
ANWB

kampioen auto

**Nieuwe
Subaru's
1600**

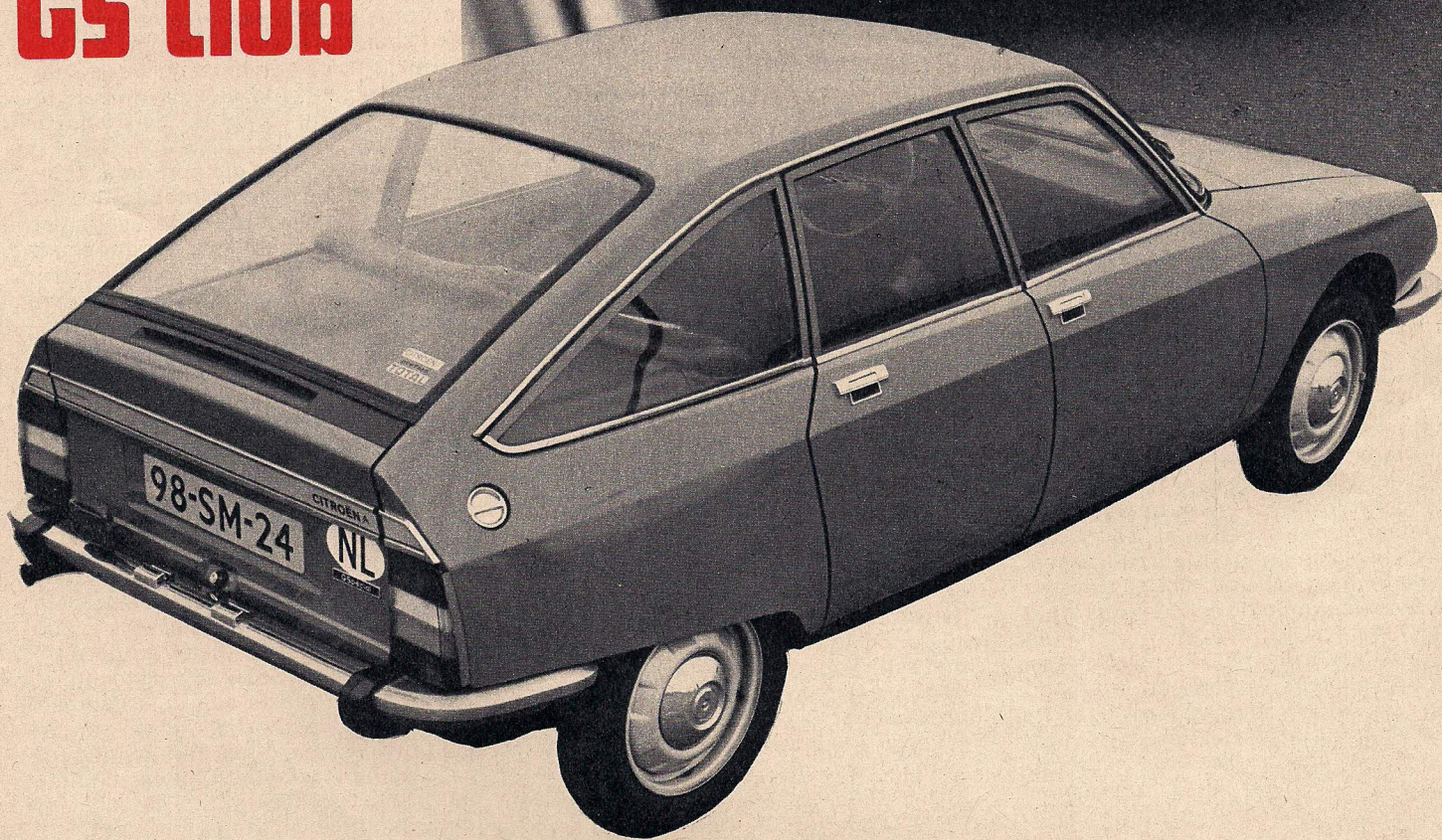
**Nieuwe
Amerikanen
van
GM**

**Test:
Citroën
GSpécial
en GS Club**



kampioen
auto
e
s
t

Citroën
GS spécial
en
GS Club



Citroën heeft voor het modeljaar enige rigoreuze maatregelen genomen. Enkele daarvan betreffen de GS serie, maar de meest opzienbarende maatregel geldt voor de gehele range, namelijk het feit, dat thans de afleveringskosten in de catalogusprijzen zijn verwerkt, hetgeen de duidelijkheid van de prijsnotering vanzelfsprekend in grote mate bevordert.

In AK no. 39 wijdden wij al een hoofdartikel aan deze belangrijke stap van Citroën, maar het kan – dunkt ons – geen kwaad hier nog eens te herhalen wat deze maatregel inhoudt. In de huidige aanschafprijzen van alle Citroën modellen zijn thans begrepen de transportkosten, de kosten van het afleveringsklaar maken, de kosten van de kentekenplaten en een NL-transfer en de kosten van een roestwerende behandeling volgens de ML-methode. Niet inbegrepen zijn de leges van het kentekenbewijs en benzine.

Voorts is onlangs de bestaande

garantie uitgebreid tot een jaar, ongeacht het aantal gereden kilometers. Voor het veersysteem van de GS en de CX geldt een garantietermijn van twee jaar met een maximum van 100.000 kilometer en op alle tegen roest behandelde carrosseriedelen wordt een garantie van vijf jaar gegeven, mits twee keer gedurende deze periode een nabehandeling plaats vindt.

Het belangrijkste nieuws bij de GS serie is het verdwijnen van de 1015 cc motor, waarvoor in de plaats een nieuwe motorversie van 1130 cc is gekomen. Qua vermogen is er betrekkelijk weinig verschil, wel is het koppel flink toegenomen. Tegelijkertijd heeft men de overbrengingsverhouding van de hoogste versnelling veranderd, zodanig dat de motor wat minder toeren maakt. Bij de 1220 cc motor heeft deze wijziging van de vierde versnelling niet plaats gevonden en aangezien beide typen dezelfde eindreductie hebben, betekent een en ander, dat de 1130 cc motor bij

gelijke rijsnelheid minder toeren maakt dan de 1220 motor.

Een onbegrijpelijke gang van zaken. De specificatieverschillen tussen beide motoren zijn al erg klein en de gebruikelijke tolerantievariaties hebben onder die omstandigheden een extra grote invloed; het gevolg in ons geval was, dat de gemeten prestaties van de 1130 nog iets hoger uitvielen dan die van de 1220. Het brandstofverbruik van de 1130 bleek, mede door het lagere toerental, zelfs duidelijk gunstiger te zijn dan bij de 1220.

Behalve door hun mechanische verschillen onderscheiden de 1130 en de 1220 zich ook door hun uitmonstering van elkaar. De 1220 heeft onder meer een toerenteller en hoofdsteunen op de rugleuningen van de voorstoelen (deze hoofdsteunen ontbraken overigens nog op onze testwagen; de wijzigingen worden geleidelijk doorgevoerd). Sinds kort behoren gordels met oprolautomaat tot de standaarduitrusting van alle Citroën modellen.

Nieuw is verder de mogelijkheid om tegen meerprijs – en alleen bij de Spécial en de Club – een neerklapbare achterbank te laten monteren, zodat men de gehele ruimte achter de voorstoelen voor bagageberging kan benutten, welke ruimte dan via de achterklep en via de achterportieren uitstekend toegankelijk is. In dit geval komt de opklapbare centrale armsteun op de bank van de Club te vervallen. Wagens, uitgerust met zo'n speciale bank, waren nog niet bij de importeur aanwezig, zodat we er geen plaatje van kunnen laten zien.

in 't kort

De Citroën GSpécial en de GS Club hebben met elkaar en met de voorgaande typen natuurlijk hun karakteristieke vormgeving, de uitstekende rijeigenschappen en de zeer comfortabele vormgeving gemeen. De prestaties van de nieuwe 1130 cc motor zijn iets beter dan die van de voorgaande 1015 cc motor; belangrijker is echter dat de noodzaak tot veel schakelen en extreem ver doortrekken in de versnellingen, zoals dat bij de vorige kleine motor noodzakelijk was, voor een belangrijk deel is ondervangen. Desondanks moet men de pook ook bij de nieuwe versie regelmatig hanteren; hetzelfde geldt overigens ook voor de 1220 motor.

De voordelen van de 1220 motor zijn op zijn minst gezegd discutabel. De prestaties zijn niet of nauwelijks beter dan die van de 1130 versie, wel is het benzineverbruik merkbaar hoger. De verschillen tussen de Spécial en de Club schuilen derhalve uitsluitend in de uitrusting, maar alleen daarvoor is het prijsverschil toch weer rijkelijk groot.

Een bezwaar is bovendien dat zich bij diverse exemplaren van de transmissie afkomstige bijgeluiden voordoen, die bij bepaalde snelheden, ook in de hoogste versnelling, zeer hinderlijk kunnen zijn. Het kan blijkbaar ook beter; dat bewees één van de twee gereden exemplaren van de 1130, maar zoiets is van te voren natuurlijk niet te bekijken.

plus en min

Uitstekende rijeigenschappen
zeer rustige besturing
zeer comfortabele vering
moderne vormgeving
complete uitrusting

Incidenteel zeer sterke bijgeluiden van transmissie
voordelen 1200 cc motor discutabel

prijzen

(per 1-10-'77)

Citroën GSpécial	f 13.915,-
GS X	f 14.865,-
GS Club	f 15.715,-
GS X2	f 16.275,-
GS Pallas	f 17.115,-

(de vermelde prijzen zijn inclusief afleveringskosten)

meerprijs metaalkleur	f 345,-
meerprijs neerklapbare achterbank	f 150,-
Verzekeringspremie All Risks per jaar voor de GSpécial	f 1.473,-
voor de GS Club	f 1.591,-
Motorrijtuigenbelasting per jaar voor beide geteste versies	f 360,-

Motor

Luchtgekoelde viercilinder boxer motor, voorin geplaatst.

GSpécial: In principe dezelfde motor als de andere van de GS serie, de grotere cilinderinhoud van 1130 cc ten opzichte van de vroegere 1015 is verkregen door toepassing van een langere slag, welke nu evengroot is als die van de 1222 cc motor.

DIN-vermogen 41 kW (56 pk) bij 5750 omw/min. Koppel 79 Nm (8,1 mkg) bij 3500 omw/min. Ten opzichte van de vorige 1015 cc versie betekent dit een slechts zeer geringe toename van het vermogen, maar wel een fikse stijging van het koppel; deze 1015 leverde namelijk een vermogen van 40 kW (55 pk) bij het veel hogere toerental van 6500 omw/min en een koppel van 71 Nm (7,2 mkg) bij 3500 omw/min.

Specifiek vermogen van de 1130 cc motor 36,3 kW/dm³ (49,6 pk/l), een normale waarde. Specifiek gewicht 22,1 kg/kW (16,2 kg/pk), nog altijd een vrij hoge waarde.

GS Club: Motor niet veranderd, ook de specificatie is nauwelijks gewijzigd. DIN-vermogen 44 kW (60 pk) bij 5750 omw/min. Koppel 87 Nm (8,9 mkg) bij 3250 omw/min; de verschillen met de 1130 versie zijn dus niet al te groot.

Specifiek vermogen 36,0 kW/dm³ (49,1 pk/l), vrijwel hetzelfde als bij de GSpécial. Specifiek gewicht 20,7 kg/kW (15,2 kg/pk), evenmin een al te gunstige waarde.

Prestaties

Op een acceptabel niveau, maar vormen bepaald geen uitspringers. De onderlinge verschillen zijn zeer gering, zowel wat betreft de topsnelheid als de acceleratie; de geringe verschillen vallen overigens uit in het voordeel van de 1130.

Topsnelheden resp. 151 en 149 km/uur; exact volgens fabrieksopgave, maar dan wel precies omgekeerd. Redelijk vlotte acceleratie vanaf stilstand tot snelheden van een kleine 120 km/uur, daarboven kost het beduidend meer moeite.

Vrij soepele motor, trekkracht bij lage toerentallen voldoende groot, echter niet imponerend. Om een beetje op te schieten moet veel geschakeld en ver in de versnellingen doorgetrokken worden. De 1220 trekt bij lage toerentallen wel iets beter dan de 1130, maar bij hogere snelheden is de trekkracht van de 1130 weer beter, zodat de voordelen van de grotere motor er nauwelijks uitkomen. De hoogste versnelling is nog bruikbaar in stadsverkeer.

Brandstofverbruik

Ondanks het vrijwel gelijke prestatieniveau verbruikt de 1130 over het gehele snelheidsbereik duidelijk minder dan de 1220; dit is mede een gevolg van het feit dat de motor van eerstgenoemde bij gelijke rijsnelheid minder toeren maakt dan die van de 1220.

Het verbruik van de 1130 is bij lage rijsnelheden erg gunstig en loopt met het toenemen van de snelheid niet al te sterk progressief op. De 1220 verbruikt ook bij lage rijsnelheden meer, bovendien is de progressiviteit met het toenemen van de snelheid sterker.

Bij de huidige snelheidsbeperkingen zal het gemiddelde verbruik van de 1130 schommelen tussen 1 op 12 en 1 op 14, dat van de 1220 tussen 1 op 11 en 1 op 13.

Rijdt men de wagens naar wat ze waard zijn, dan zal het gemiddelde ver-

bruik van de 1130 variëren tussen 1 op 10 en 1 op 12, dat van de 1220 tussen 1 op 9 en 1 op 11; gunstige cijfers, zeker die van de 1130.

Transmissie

Voorwielaandrijving. Volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak met vloerschakeling. Overbrengingsverhouding bij beide typen gelijk, met uitzondering van de vierde versnelling; de motor van de 1220 maakt hierdoor, volledig in tegenstelling met hetgeen men zou verwachten, bij gelijke rijsnelheid iets meer toeren dan die van de 1130. Hiermee is het gunstiger brandstofver-

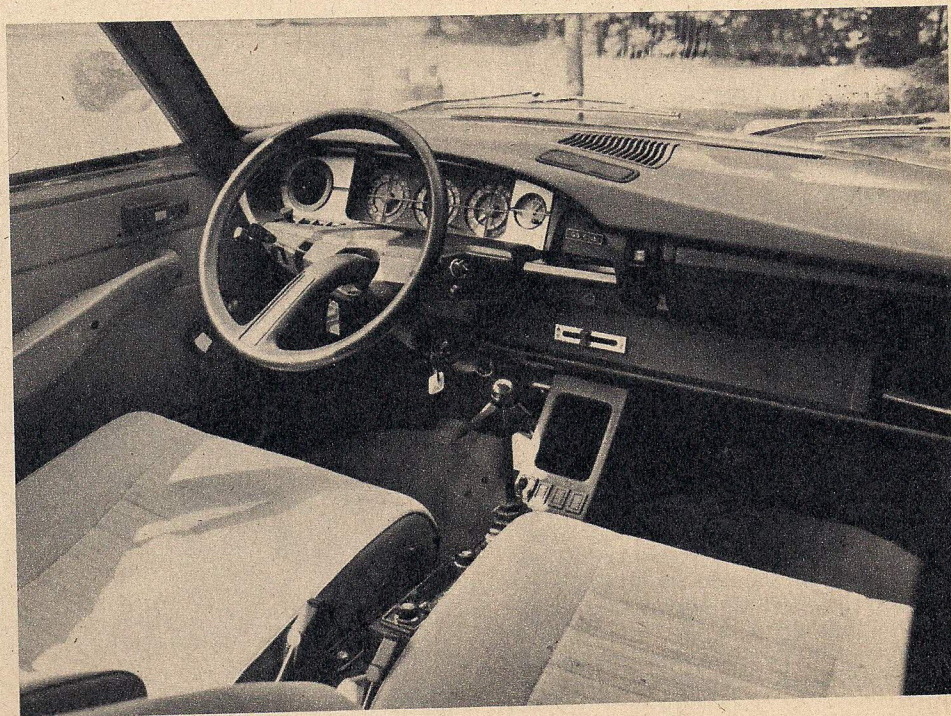
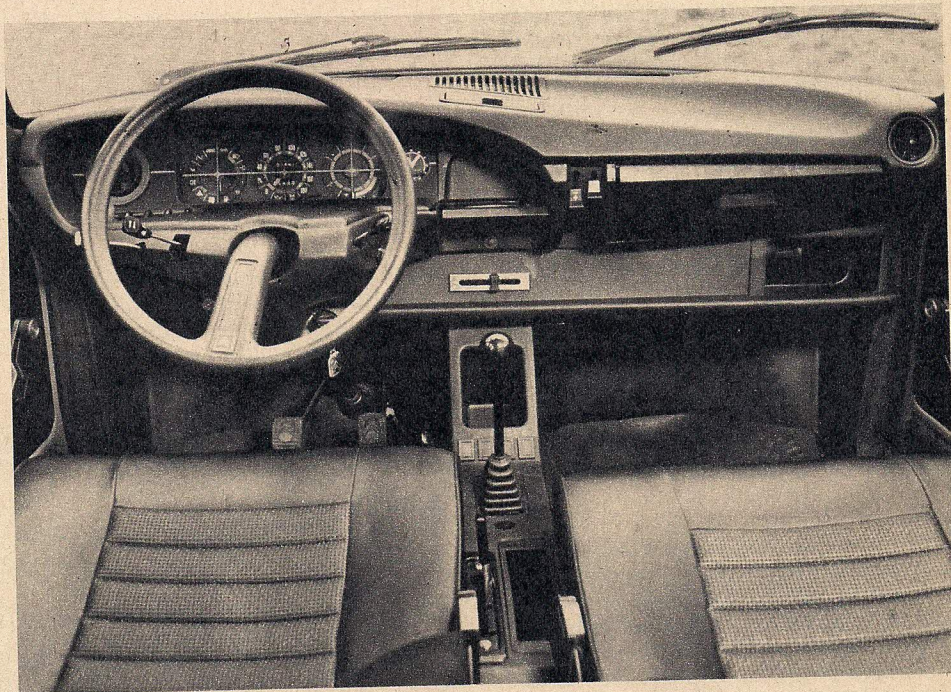
bruik van laatstgenoemde te verklaren, maar van de 1220 zouden dan eigenlijk iets betere acceleratiecijfers mogen worden verwacht.

Vrij korte pook goed onder handbereik. Tamelijk lichte en directe, maar wat hakerige bediening. Prima werkende synchroneshes, achteruit goed ver-grendeld.

De koppeling komt soepel in aangrijping, maar over een wat korte slag van het pedaal. Benodigde pedaalcracht gering.

Besturing

Wat indirect – zeker voor een Citroën



Op de bovenste foto ziet u het dashboard van de GSpécial. Het dashboard van de GS Club is hiernaast afgebeeld. Hier is een toerenteller ingebouwd.

— maar zeer precies; het wegcontact blijft onder vrijwel alle omstandigheden uitstekend bewaard. Vrijwel neutraal stuurkarakter, met een slechts zeer lichte neiging tot onderstuur. Nauwelijks verschil in stuurkarakter bij al dan niet trekkende motor. Tamelijk lichte bediening, ook bij parkeermanoeuvres en dergelijke.

Koersvastheid op rechte weg

Bijzonder positief. Oneffenheden in het wegdek en zijwind hebben vrijwel geen invloed op de koers. Zeer rustige besturing, die een belangrijke bijdrage levert tot het algehele comfort.

Gedrag in bochten

Eveneens zeer goed. Uitbreken doet zich normaliter niet voor. De carrosserie helt slechts zeer weinig over. Dribbelverschijnselen doen zich niet voor.

Handelbaarheid en bediening

Algehele bediening licht en gemakkelijk. Benodigde apparatuur goed onder handbereik. Schakelaars voor licht, ruitewissers en -sproeiers aan stuurkolom. Vlotte starters, handbediende choke.

Ook de handelbaarheid laat weinig te wensen over. Goed uitzicht, de voorzijde van de wagen is goed gemarkeerd, de achterzijde in mindere mate. De blinde hoeken terzijde van de achterraut zijn niet hinderlijk, wel zijn de voorruitstijlen wat aan de forse kant.

Vering

Bijzonder soepel en comfortabel; zowel grote als kleine oneffenheden in het wegdek worden uitstekend verwerkt; alleen op korte, vrij hoge oneffenheden maakt de wagen soms rare sprongen. Nadeinverschijnselen doen zich praktisch niet voor, uitstekende schokdemperwerking.

De invering bij belasting is niet gemeten in verband met de automatische hoogtecorrectie van het veersysteem.

Algeheel comfort

Op een zeer hoog niveau, voornamelijk als gevolg van de rustige besturing en de uitstekende vering. De motoren zijn ondanks de luchtkoeling betrekkelijk stil, wel doen zich bij bepaalde toerentallen resonanties voor. Het windgeruis is bij hoge rijsnelheden duidelijk waarneembaar. De banden veroorzaken betrekkelijk weinig bijgeluiden. Ze slaan echter wel erg sterk op korte oneffenheden zoals richels in betonwegen en dergelijke.

Toch is de geluidsproductie onder bepaalde omstandigheden aan de hoge kant. Vooral bij de geteste 1220. Oorzaak hiervan zijn de soms duidelijke bijgeluiden die van de transmissie afkomstig zijn. De 1130 was aanmerkelijk stiller, maar dit was wel een tweede exemplaar dat gereden werd; de eerste produceerde aanmerkelijk meer bijge-

Ter vergelijking

		Citroën GSpécial	Citroën GS Club	Simca 1100 Special	Renault 14 TL
Cilinderinhoud	cc	1130	1222	1294	1218
Vermogen DIN-kW/omw/min		41/5750	44/5750	55/5800	42/6000
	pk/omw/min	56/5750	60/5750	75/5800	57/6000
Koppel DIN-Nm/omw/min		79/3500	87/3250	105/3000	92/3000
	mkg/omw/min	8,1/3500	8,9/3250	10,7/3000	9,4/3000
Acceleratie 0-100 km/u	sec	18,2	17,5	13,3	15,2
Topsnelheid	km/u	151	149	156	143
Brandstofverbruik bij 100 km/u	km/l	14,9	13,1	12,5	13,5
Lengte	cm	412	412	394	403
Breedte	cm	161	161	159	162
Gewicht (leeg)	kg	909	910	963	843
Prijs	f	13.915,-	15.715,-	13.545,-	15.290,-
Rijproef in AK	no/jaar	41/77	41/77	TV 2/75	6/77

luiden en het geluidsniveau lag ook 2 tot 3 dB(A) hoger. Maar ook bij het stillere tweede exemplaar deden zich in de hoogste versnelling zagnede, intermitterende geluiden voor, zij het bij bepaalde toerentallen. Duidelijk is evenwel, dat deze bijgeluiden van exemplaar tot exemplaar sterk verschillen.

Remmen

Rondom schijfremmen. De remkracht wordt ontleend aan de druk in het veersysteem.

Bereikbare vertraging bijzonder hoog. Blokkeerverschijnselen doen zich praktisch niet voor, zodat de wagen ook

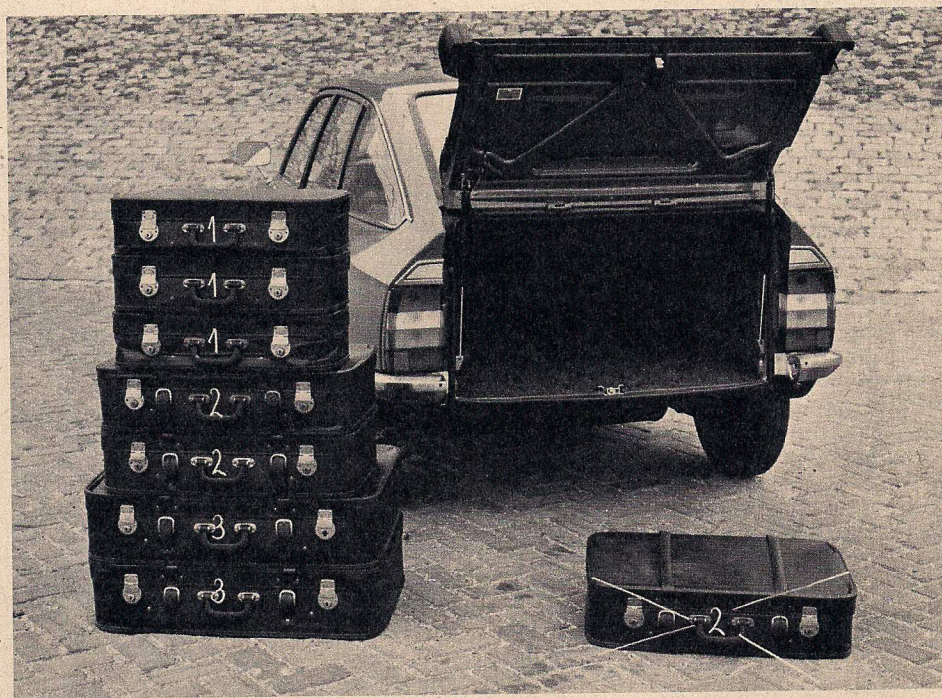
bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheid uitstekend onder controle blijft. Benodigde pedaalkracht bescheiden, ook bij warme remmen.

Bereikbaar handremvertraging eveneens ruimschoots voldoende.

Carrosserie

Vierdeurs, zelfdragend. Zeer moder-

In de zeer ruime kofferruimte past slechts één koffer van onze standaard set niet. Maten der koffers: 1 = 65 x 35 x 15 cm (= 30 liter); 2 = 65 x 45 x 17 cm (= 50 liter); 3 = 75 x 54 x 20 cm (= 80 liter).



ne, karakteristieke vormgeving. Goede afwerking. Van huis uit een behandeling met een roestwerend middel volgens de ML methode.

Interieurruimte

Voldoend ruim voor vier volwassenen, maar daarmee is het ook wel bekeken. De hoofdruimte is zowel voor- als achterin niet bepaald overbemeten. De beenruimte voorin is voldoende groot, achterin redelijk, ook wanneer de voorstoelen ver naar achteren zijn geschoven.

Bagageruimte

Zeer ruime koffer zonder opstaande achterrand, hetgeen het laden en lossen van zware stukken vergemakkelijkt. De bodem van de koffer ligt echter erg laag, zodat men diep moet bukken; bovendien is de kofferklep betrekkelijk klein. Het reservewiel ligt in het motorcompartiment.

In het interieur een niet al te groot dashboardkastje. Rechts een kleine ruimte onder het dashboard, bakken in de voorportieren en een klein afleg-

bakje in de console op de middentunnel.

Zitplaatsen

Comfortabele voorstoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Goede steun, ook in zijdelingse richting. De voorstoelen zijn in voldoende mate achterwaarts verstelbaar. De Club heeft bovendien een neerklapbare armsteun in het midden van de achterbank.

Veiligheid

Uitstekende rijeigenschappen, zeer rustige besturing. Uitstekende remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits. Enkele uitspringende delen op kniehoogte. Korte, gedeelde stuurkolom. Kindersloten op de achterportieren. Knipperlichtinstallatie. Voorruit van niet-gelaagd glas.

Voorin driepuntsgordels met oprolautoomaat, éénhandsbediening en drukknopsluiting. Het oprolmechanisme is niet verzonken weggewerkt. Zowel het heup- als het schoudergedeelte liggen in de meest voorkomende stoelposities goed aan.

Dashboard

Maakt door zijn asymmetrische vormgeving een zeer moderne indruk, maar mede als gevolg hiervan zijn er weinig aflegmogelijkheden. De roterende snelheidsmeters zijn verlaten, thans worden normale ronde klokken gebruikt zoals enkele typen vroeger al hadden.

Duidelijk afleesbare snelheidsmeters, die in de hogere regionen wat optimistisch aangeven. Ook de toeren-teller van de Club geeft bij hoge toeren-tallen iets teveel aan.

Meteraanwijzers voor benzinevoorraad en accuspanning. Waarschuwing-lampjes voor oliedruk, clignoteurs, ingeschakelde verlichting, grootlicht, achterrautverwarming, choke, druk in het hydraulische systeem en te hoge motorolietemperatuur. Dit laatste lampje waarschuwt tevens voor een te grote slijtage van de remblokken.

Verwarming en ventilatie

Kachelcapaciteit ruimschoots voldoende; temperatuur goed regelbaar, maar is als gevolg van de luchtkoeling wel afhankelijk van het motortoerental. In het verwarmingscircuit is een ventilator met één snelheid opgenomen, zodat ook bij lage rijsnelheden voldoende lucht in het interieur stroomt.

Aparte toevoer van buitenlucht via verstelbare roosters aan weerszijden van het dashboard. In dit circuit bevindt zich een ventilator met twee snelheden. Geen afzuiging uit het interieur.

Verlichting en signalering

Hoofdverlichting met goede lichtopbrengst. De Club heeft halogeen groot-en dimlicht. Grootlichtsignalering.

Geen aparte parkeerlichten, wel achteruitrijlampen. Regelbare dashboardverlichting. Verlichting in de koffer-ruimte. Interieurverlichting, één lichtpunt, werkt over beide voorportieren.

Standaarduitrusting

Sloten op beide voorportieren. Geen handgrepen voor passagiers. Ruitewissers, twee snelheden, nemen ook bij hoge rijsnelheden goed af. Elektrische ruitensproeier.

Binnenspiegel met antiverblindingsstand, contactslot met stuurslot en doorstartblokkeerriem. Dagteller, elektrische achterrautverwarming. De Club heeft bovendien nog een aansteker.

De Spécial heeft kunstleren bekleding en rubbervloerbedekking, de Club stoffen bekleding en tapijtvloerbedekking.

Gereedschap: krik en wielmoersleutel.

Documentatie

Duidelijk en voldoende uitgebreid, Nederlands instructieboekje. Een werkplaatshandleiding is à f 50,- voor particulieren verkrijgbaar, een onderdelenboek is niet leverbaar.

belangrijkste gegevens

(de gegevens tussen haakjes betreffen de 1220 Club)

Motor: Luchtgekoelde viercilinder boxermotor, voorin geplaatst. Klepbediening door twee bovenliggende nokkassen. Nokkensaandrijving d.m.v. een getande riem. Krukaslagering drievoudig. Inhoud oliecarter 4 l. Cilinderinhoud 1130 (1222) cc, boring 74 (77) mm, slag 66 mm, compressieverhouding 9 (8,2) : 1. Maximum DIN-vermogen 41 kW = 56 pk bij 5750 omw/min (44 kW = 60 pk bij 5750 omw/min). Maximum DIN-koppel 79 Nm = 8,1 mkg bij 3500 omw/min (87 Nm = 8,9 Nm bij 3250 omw/min). Specifiek vermogen 36,3 kW/dm³ = 49,6 pk/l (36,0 kW/dm³ = 49,1 pk/l). Specifiek gewicht 22,1 kg/kW = 16,2 kg/pk (20,7 kg/kW = 15,2 kg/pk). Rijsnelheid in de hoogste versnelling bij 1000 omw/min 26,5 (24,4) km/u. Eén tweetraps valstroomcarburateur met handbediende choke. Elektrische installatie 12 V, accu 35 Ah, vermogen wisselstroomgenerator 490 W.

Transmissie: Voorwielaandrijving. Mechanisch bediende koppeling met schotelveer. Volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak. Vloerschakeling. Overbrengingsverhoudingen: 1e versn. 3,818, 2e versn. 2,295 (2,315), 3e versn. 1,542, 4e versn. 1,031 (1,120), achteruit 4,182, reductie eindoverbrenging 4,125.

Carrosserie: Zelfdragend, vierdeurs.

Onderstel: Onafhankelijke wielophanging met hydro-pneumatische veerelementen. Wielgeleiding met draagarmen. Voor en achter dwarsstabilisator. Gescheiden remsysteem met rondom schijfremmen. Rembekrachtiging. Belastingafhankelijke remkrachtbegrenzer. Handrem op de voorwielen. Stuurinrichting met tandheugel en rondsel. Bandenmaat 145 SR 15 zonder binnenband.

Maten en gewicht: Wielbasis 255 cm. Spoorbreedte voor 138 cm, achter 133 cm. Totale lengte 412 cm, breedte 161 cm, hoogte 135 cm. Totaalgewicht (rijklaar, volle tank) 909 (910) kg. Max. draagvermogen 410 kg. Inhoud benzinetank 43 l.

Geschiktheid als caravantrekker: Totaalgewicht (inclusief eigengewicht trekwagen, inzittenden en bagage) dat vanuit stilstand kan worden weggetrokken op 2000 meter boven de zeespiegel: 10% helling 1937 (2130) kg, 16% helling 1442 (1586) kg, 12% helling 1738 (1911) kg, 18% helling 1339 (1462) kg, 14% helling 1577 (1734) kg, 20% helling 1233 (1355) kg.

Met deze auto's kunnen, in verband met de handelbaarheid en de verkeersveiligheid van de combinatie, caravans tot een afleveringsgewicht van 525 (525) kg getrokken worden. Bij beide auto's zal de hoogste versnelling nauwelijks gebruikt kunnen worden.

Interieurafmetingen in cm:	voor	achter
breedte op schouderhoogte	132	130
afstand zitting tot dak	96	90
diepte zitting	50	50
hoogte rugleuning	65	60
hoogte zitting	34	34
afstand stuur tot zitting gem.	18	—
afstand stuur tot rugleuning (max-min)	48-33	—
afstand rempedaal tot zitting (max-min)	51-34	—
afstand rugl. tot rugl. (max-min)	—	84-68

Koffer: breedte 108 cm, diepte 90 cm, hoogte 51 cm.

Servicebeurten en garantie: servicebeurten elke 10.000 km, vaste werktijden olie verversn elke 5.000 km doorsmeren elke 5.000 km filterelement vervangen elke 20.000 km garantietermijn: 12 maanden, ongeacht het aantal kilometers

Prijzen van enkele onderdelen: (excl. B.T.W.):

uitlaat compleet	f 299,95
koppelingplaat	f 62,40
voorwiellagers voor 2 wielen compleet	f 79,80
voorremblokken compleet	f 50,—
voorbumper	f 223,—
achterbumper	f 249,25
voorportier (ongespoten)	f 182,65
voorruit	f 166,—
wieldop	f 11,40
ruitewisserblad	f 10,40
oliefilterelement	f 12,—

Fabrikant: S.A. André Citroën, Parijs.
Importeur: Citroën Nederland B.V., Amsterdam.
Aantal dealers in Nederland: 184