

TEKNIK FÖR ALLA!

Folkbilspris och raketforskningsteknologi. GS är en Citroën rakt igenom med allt vad det innebär och bjuder på en genuint udda ägarglädje. Fortfarande förbluffande överkomlig!

TEXT CARL LEGELIUS FOTO SIMON HAMELIUS



Lästips

☑ Förutom verkstadshandböcker finns det lite litteratur om GS. Den franska "La Citroën GS de mon père" Dominique Pagneux är ett undantag. Svår att hitta dock.

Reservdelar och service

☑ Det finns inte många verkstäder idag som kan GS. Vill du inte meka själv är det enklast att söka kontakt med likasinnade genom Svenska Citroënkлубben eller forumet Citroënakuten. Reservdelstillgången är tämligen god om man vet var man ska leta. Hos www.franzoesische-klassiker-shop.de finns mycket, både original och nytillverkat.

Klubbliv

☑ Svenska Citroënkлубben förstås: www.citroenklubben.se Forumet Citroënakuten består av hjälpsamma eldsjälar: www.citroenakuten.com

I led ditt förhållande med Citroën GS bakom den enkra ratten. Sjunk ner i den oväntat stora fätöljen, här kan du sitta länge. Vrid på tändningsnyckeln och möts av ett ljust, vinande ljud. Det sitter en luftkyld boxer där framme men om du trodde att en GS skulle låta som en Folka har du nu förstått att du hade fel. Så fort du släpper upp kopplingen känner du att bilen gärna vill röra på sig. Redan från första metern är det uppenbart att detta är en tämligen lätt bil – den väger under ett ton. Att det är en liten bil glömm du dock snabbt – att köra GS är en sällsam upplevelse. Det du vet om motorns ringa storlek och styrka går knappt att få ihop med den storbilskänsla du upplever bakom ratten.

En GS? En sån hade...

...jättemånga svenskar, just det. Det såldes över 20000 GS och GSA i vårt land. Trots att den var extremt avancerad både för sin tid och för sin klass med hydropneumatisk fjädring och skivbromsar runt om var den inte särskilt dyr. En Opel Ascona eller Ford Taunus kostade exempelvis mer.

Varför lansera en så komplicerad bil i den prisklassen?

Citroën hade ett rykte att tänka på. Både B11 och DS hade inneburit stora tekniksteg framåt och även om 2CV och dess derivat var enkla bilar präglades de av genialitet. Det skulle inte duga med en vanlig mellanklassare med radmotor och stel bakaxel nu när Citroën äntligen skulle fylla gapet mellan sina stora och små modeller i programmet. I januari startades "Projet G" som skulle bli en mellanklassare med luftkyld fyr cylindrig boxermotor på en liter placerad framför framaxeln. Fjädring och bromsar skulle dela samma hydraulsystem, däremot skulle någon styrservo inte inkluderas som på den större DS. Formgivare var Robert Opron som även skulle stå som ansvarig för SM och CX.

Den där fjädringen, vad ska den vara bra för egentligen?

Den stora fördelen är den automatiska nivåregleringen. Hur mycket du än lastar in i bilen så påverkas inte karossens



DYRKA: MOTORKARAKTÄR, KOMFORT, DESIGN, TEKNISKA LÖSNINGAR.

Checklista: Kolla detta innan du slår till!

MOTOR

☑ Sköts servicen håller motorn mycket bra, 25–30 000 mil är inte ovanligt. Oljebytesintervall är 750 mil. Mineralolja av god kvalitet rekommenderas. Motorn utmärks av sin vibrationsfria gång och att den trivs med höga varvtal. Förbränningsrummen är optimerade för maximal motorgång – inte för bästa ekonomi. Går motorn ryckigt beror det ofta på att bestyckningen i förgasaren är fel. Oljeläckage är närapå obligatoriska, vanligaste

orsaken är att o-ringarna till returrören som går ner från topparna till oljeträget har hårdnat. När du slår på värmen sprider sig då en doft av bränd olja i kupén. Inte alla tycker att det är mysigt. Om du byter o-ringarna kan det vara bra att veta att det finns nytillverkade i det mjukare och mer värmebeständiga materialet Viton att köpa. Det är viktigt att oljekylaren hålls ren. Om motorn går varm slits kamaxlarna ned – lyssna efter ett knackande ljud. Om

du inte vet när kamremmarna är bytta är det en bra idé att göra det. En sats kostar 600 kronor och när man väl tagit ur motorn är det enkelt att komma åt och byta.

DRIVLINA

☑ Det sjunger naturligt lite om växellådan. Är det ett grövre vinande, det brukar börja på fyran, är det något på gång. Men även växellådan är bastant och från oljud till ras kan det gå många tusen mil. Spricker drivax-

eldamaskerna så att smuts och fukt kommer in riskeras drivknutarna. Klappar det vid fulla hjulutslag är det dags att byta de yttre, det är ganska lätt.

BROMSAR

☑ Bromssystemet delar blod – hydraulolja alltså – med fjädringssystemet. LHM-oljan drar inte åt sig vätska så GS är inte lika känslig för stillestånd som andra bilar. Fram sitter skivorna inne vid växellådan, bak sitter små

skivor ute vid hjulen. Vid normal körning och utan last belastas de bakre bromsarna mycket sällan och kan därför behöva motioneras ibland för att inte kärva.

KAROSS

☑ Rost kan finnas i princip överallt. Karossen är full av dubbelplåtar, skrymslen och vikta profiler där fukt samlas. Dörrar, skärmar, luckor, golvet fram, trösklar – ingen del går säkert. De GS som finns kvar har antingen bara körts sommardag och/eller underbehandlats tidigt. Bakvagnsramen som sitter upphängd på fyra punkter i karossen är känslig men lätt att byta. Svingarmarna bak är gjorda i plåt och kan rosta upp inifrån. Plåtdelar är inte omöjlig att få tag i – varken original eller pirat.

FJÄDRING

☑ Det hydropneumatiska fjädringssystemet är robust. Gasklockarna kan behöva fyllas – sådant ordnas genom Citroënkлубben. LHM-oljan åldras och ska bytas emellanåt – den ska vara ljusgrön och inte brun.

INREDNING

☑ Fragila material, plast som åldras på olika sätt, rattar som får blåsor i solen, skumgummi som pulvrises. Inredningen är extremt känslig på GS och hittar du en bil med hela stolsklädslar, fräscha mattor och snygg plast är det bara att slå till. Rattar nytillverkas och det går att köpa vissa tygtyper på löpmetrar men det är fortfarande mycket svårt att renovera en inredning.



läge. Att alla fyra hjulen har separata upphängningar gör mycket för både komfort och väghållning, dämpningen blir dessutom blir extra mjuk. Det är härligt med en bil som tilläts kränga i kurvorna!

En liters cylindervolym – det låter inte mycket.

Verkligen inte men fransk skattelagstiftning premierade små motorer och man gjorde allt för att bilen skulle bli så lätt som möjligt. Dessutom spenderades mycket utvecklingstid i vindtunneln för att karossen skulle ha minsta möjliga luftmotstånd. Spetsig nos och tvärt avhuggen akter gjorde underverk men ett nästintill slätt underrede bidrog också. Resultatet blev ett cW-värde på 0,36, det bidrog till att den undermotoriserade bilen toppade nästan 150 km/h. 0-100 km/h tog däremot nästan 20 sekunder.

Hur togs den emot av bilköparna?

Mycket väl. Beteckningen GS kan uttydas Grand Series, alltså stor tillverkningsvolym, och Citroën fick rätt. Man plockade kunder från många andra märken, de upplevde att GS var något av ett prisfynd. För samma pengar som en helt vanlig bil fick man ett... rymdskepp!

Motorpressen då, vad tyckte den?

Kuggstångstyrningen, väghållningen, riktningssabiliteten, bromsarna, komforten, utrymmena och den tekniska utrustningsnivån fick mycket beröm. Att GS var mindre och lättare än stora DS gjorde den roligare att kast runt i kurvorna men det kändes ändå som en stor bil på vägen. En tidning skrev att det spelade ingen roll om höger hjulpar placerades i dikesrenen, bilen gick spikrakt ändå. I Vi Bilägare skrev Jan Ullén att "... det inte finns någon bil – oavsett pris – som jag trivs bättre att köra än GS". Bland nackdelarna nämndes den svaga motorn som krävde så mycket varvande för att prestera samt att vissa detaljer var väl komplicerade. Och hur såg reglaget till handbromsen ut egentligen?

Ja, hur såg det ut?

Som ett spadhandtag mitt på panelen! Instrumenteringen med sin rullande hastighetsmätare fick öknamnet rättbio i Tyskland. Värmen och ventilation krävde en ingenjörsexamen för att förstå sig på. Och under huven var det väldigt svårt att utröna vad som var vad bland alla slangar, sladdar och vajrar. Det är klart att en och annan åkte vidare i sin Ford Escort eller Opel Ascona. Men det var trots allt många som vågade.

Men visst rostade GS ju nåt så ...

... infernaliskt ja. De bilar som inte underreddsbehandlades och kördes vintertid sjangserade väldigt fort. Och det var inte bara rost – det var detaljer som trillade av, lackeringar som mattades, plast som sprack. Att den till synes komplicerade mekaniken höll bättre än karossen var däremot lite oväntat.

Finns det några kvar i dag då?

Beståndet minskar ständigt. 2011 konstaterade Citroën-



Det är min bil!

**FREDRIK ERICSSON, VALLETTUNA
CITROËN GS SPÉCIAL
1979**

”Jag är uppvuxen i GS. Min pappa köpte sin ny 1975 och har den fortfarande kvar. Vi hade ingen annan bil fram till 1991. Jag övningskörde i GS och även om jag nu också har en DS och en SM så är det GS som är roligast att meka med.

Min gröna Spécial köpte jag 2011, den har bara gått sommardag och inom en och samma familj. Jag har haft ur motorn och bytt kamaxlar, vipparmar och kamremmar. Ett enkelt jobb med motorn på bänken! Strajpen längs sidan kom till när svenska Citroën stod med ett lager osäljbara gröna GS – man lockade även med att inkludera en stor version av grodan Kermit i köpet. För mig är färgen ett stort plus!”



Hårdfakta

CITROËN GS SPÉCIAL 1220 1979

Nypris: 35 100 kr.

Värde idag: 25 000 – 30 000 kr.

Motor: Fyrcylindrig boxer med två överliggande kamaxlar. Två ventiler per cylinder. Luftkyld. Volym 1 220 cm³. Max effekt 59 hk (43 kW) vid 5 750 r/min. Max vridmoment 87 Nm vid 3 250 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 255 cm. Längd/bredd/höjd 415/161/138 cm. Spårvidd fram/bak 138/133 cm. Vikt 1 010 kg. Tank 43 liter.

Fjädring/hjulställ: Hydropneumatisk fjädring, fram nedre triangellänkar, bak långsgående svingarmar.

Styrning: Kuggstång, ej servo. 3,8 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Vändcirkel 9,7 m.

Hjul: Plåtfälgar, bredd 4,5 tum, däck 145 SR 15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram och bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 150 km/h. Acceleration 0–100 km/h 16,5 s.

Förbrukning: 0,9 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns bilfakta.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Visste du att:
GS och GSA byggdes i en rad olika länder. I Indonesien fortsatte tillverkningen till 1990.

”Att den till synes komplicerade mekaniken höll bättre än karossen var däremot lite oväntat.

Formgivningsarbetet skedde under ledning av den unge Robert Opron. Mycket tid lades ned på att luftmotståndet skulle bli så lågt som möjligt.



Detta har hänt

1970 Den nya mellanmodellen GS premiärvisas i augusti. Den avancerade konstruktionen och det låga luftmotståndet får mycket uppmärksamhet. Motorn på 1015 kubik och 55,5 anses däremot vara för klen.



1971 GS blir Årets Bil i Europa. Stationsvagnen Break lanseras på hösten med tre eller fem dörrar. Endast den senare kommer till Sverige.

1972 En större version av boxermotorn introduceras på 1 222 kubik och fem extra hästkrafter introduceras på hösten inför årsmodellskiftet.

1973 GS Birotor med tvåskivig wankelmotor på 107 hk börjar tillverkas i liten skala. Totalt tillverkas 874 exemplar fram till 1975. De flesta bilarna köptes sedan tillbaka av Citroën och skrotades.



1975 Lyxmodellen Pallas säljs med finare klädsel, mer ljudisolering och stora blanka navkapslar. Finns endast med "stora" motorn. GS X och GS X2 kommer med 65 hk, den senare med tätstegad låda för bättre acceleration.



Konkurrenter då och nu

ALFA ROMEO ALFASUD



☑ Lanserad kort efter GS och nästan lika tekniskspäckad. Den vattenkylda boxern är rivigare till karaktären och vägegenskaperna mer exakta. Men lika bekväm som GS är den inte.

AUSTIN ALLEGRO



☑ Udda fjädringssystem och framhjulsdraft – så långt är engelsmannen tämligen lik GS. Men vattenkyld radmotor och fyrkantig ratt är bara två av alla andra skillnader.

RENAULT 16



☑ Några år före GS men ändå med halvkombikarross. Framhjulsdraft och bekväm fjädring utan en enda droppe hydraulolja i systemet.



GLÖM INTE HELLER

☑ Saab V4, Ford Taunus, VW K70, Audi 80, BMW 1602...



” Citroënfantasterna är själva en del av problemet. Medan de satsat på sina Traction, DS och SM har den hårt prövade vardagsbilen inte sällan varit en GS.

klubben att det fanns 477 GS kvar i registret. Nu tre år senare har antalet krympt med ytterligare 100 bilar. I övriga Europa är situationen en liknande. Trots att GS och GSA tillverkades i över 2,5 miljoner exemplar finns inte många kvar.

Hur kommer det sig?

En redan från början billig bil som får dåligt kvalitetsrykte sjunker snabbt i värde. På 1980-talet var det inte svårt att hitta en besiktigad GS för en tusenlapp. En sådan bil tar man inte hand om, den kör man tills den tar slut. Utskrotningen har varit skoningslös. Citroënfantasterna är själva en del av problemet. Medan de har lagt ner tid och pengar på sina Traction, DS och SM har den hårt prövade vardagsbilen inte sällan varit en GS – som köpts för en struntsumma.

Ja, Afrikas Drottning minns man ju ...

Just det, Åke Borglund och Lasse Jonsson köpte 1982 en sju år gammal GS för tusen kronor och åkte till Afrika för Teknikens Världs räkning. Bilen gick alldeles utmärkt och Svenska Citroën gjorde ett särtryck av artiklarna, så stolta var de.

Okej, jag vill ha en! Vad kostar de?

GS är fortfarande mycket billig. Om du har tur att hitta en fungerande i bil i riktigt propert bruksskick behöver du inte betala mer än 25 000 kronor. Extrema lågmilare där plåt och inredning på något mirakulöst sätt klarat sig värderas högre men det blir sällan någon hetsig budgivning mellan spekulanterna. På kontinenten börjar priserna så sakteliga peka uppåt, en riktigt fin kombi gick för något år sedan för 6 500 euro. Tidiga GS är mer värda än senare modeller, den senare GSA-modellen som egentligen är en bättre bil ligger ännu lägre i pris.

Ska jag satsa på någon särskild modell?

Nej, det viktigaste är att hitta ett bra exemplar. Om det är en Confort, Club, Special eller Pallas har mindre betydelse än tillståndet på plåt, inredning och mekanik.



Fredrik Ericssons -79:a har runda mätare, tidigare bilar har badrumsvågen. Bagageutrymmet är enormt och saknar helt laströskel. Handbromsspak och har radio har bytt plats – enligt normen. Men GS gillar inte normer. Startvev ingår i standardutrustningen.

” Trots att GS och GSA tillverkades i över 2,5 miljoner exemplar finns inte många kvar.



1980

1977 Ny grill, nya bakljus och lite nya lister. Badrumsvåginstrumenteringen ersätts av runda mätare.

1978 I Sverige har 1 015-kubikaren slutat säljas för flera år sedan. På andra marknader ersätts den av en 1 129-kubikare med 56 hk.

1979 GS X3 ersätter X2 och får en större motor på 1 299 kubik och 65 hk. Toppfart nästan 160 km/h. På hösten kommer GSA. Den stora skillnaden är halvkombiluckan som öppnar generöst samt att badrumsvågen

återkommer som instrumentering. Den kompletteras av två satelliter på vardera sida om ratten som innehåller alla nödvändiga reglage. Femväxlad låda blir tillgänglig i X3 och Pallas. Alla får 1,3-litersmotorn.

1986 GSA läggs ned och sammanlagt har närmare 2,5 miljoner exemplar av GS och GSA tillverkats.



GSA