

CITROËN GS



REVUE DE PRESSE
PRATIQUE
HISTOIRE



COMPÉTITION
TECHNIQUE
ESSAI

L 19868 - 75 - F: 5,50 € - RD



BIMESTRIEL N°75 MAI-JUIN 2003. DOM : 6,40€ - BEL : 6,20€ - AND : 5,35€ - CAN : 8,95\$ - ESP : 5,71€ - GR : 7,63€ - ITA : 6,70€ - PORT. CONT. : 7,08€ - SUISSE : 10,50FS

Auto Collection (hors-série Auto Passion) est édité par la Société de Presse Automobile et de Loisirs (SPAL), société du groupe de presse Michel Hommell, S.A.R.L. au capital de 275 904 Euros. Associé principal : S.A. S.F.E.P. R.C.S. Nanterre B 389 547 084.

Gérant : Michel Hommell.

Rédaction et administration : 48-50, bd Sénard 92210 Saint-Cloud. Tél. : 01 47 11 20 00. Fax : 01 46 02 23 11.

Directeur de la publication : Michel Hommell.

Directeur général-adjoint : Olivier Quesnel.

Rédacteur en chef : Dominique Pascal.

Création graphique : Alain Oudot.

Réalisation graphique : Lélie Carnot.

Dessins techniques : Jean-François Krause

Publicité : Auto Collection est régi par Profil 18/30, BP 267, 134 bis, rue du Point-du-jour, 92108 Boulogne Cedex.

Chef de publicité : Xavier Paindevoine. Tél. : 01 46 94 84 24.

Promotion salons : Carlos Gomez.

Ventes (terminal E 56) : François Garcia.

Abonnements et ventes par correspondance : Responsable, Josiane Dion ; adjointe, Annie de Bujadoux ; assistante, Myriam Mascarade, 01 47 11 22 86. abonnements@sfp.fr

Photogravure : Beauclair.

Impression : Léonce Deprez.

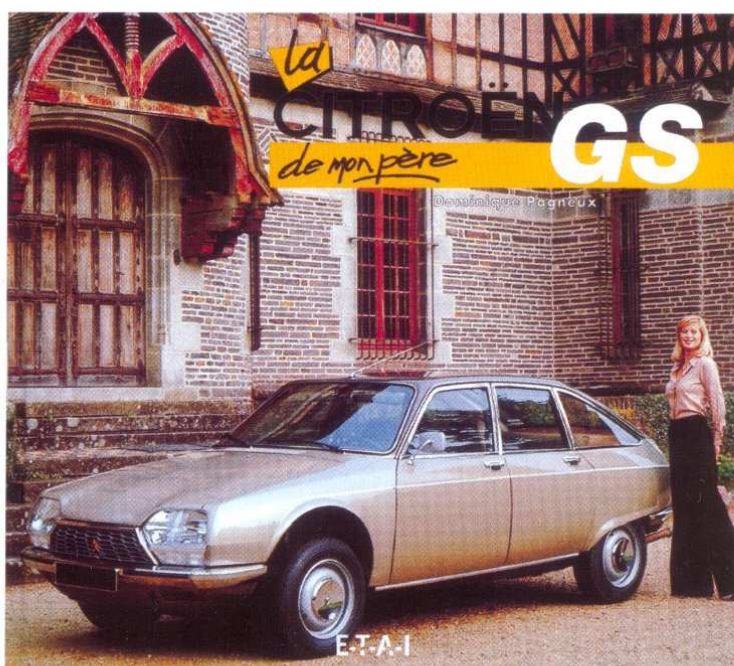
Distribution : MLP. Dépôt légal à la parution : CPPAP 68577.ISS 0982.930 x Les manuscrits et les documents non insérés ne sont pas rendus à leurs auteurs. Encart pages 18 et 19.

Les photos de ce numéro sont de Dominique Pascal (Couverture, Grand témoin, Salon, Millésimes, Imprimés, Essai), Emmanuel Vallée (Miniatures), Christian Bedei (Histoire), DPPI (Compétition), et Citroën Communication. Droits réservés pour les autres documents.

Avec certaines Renault, les Citroën sont des voitures que vous nous demandez souvent. Et plus le temps passe, plus vos desiderata concernent des voitures des années 1970, voire des années 1980. La GS, qui fait l'objet de cet *Auto Collection* numéro 75, fait partie de ces voitures qui n'ont pas encore quitté les rues de nos villes, ni les routes de nos campagnes, mais qui sont déjà devenues des légendes. Hélas, les GS que l'on voit encore circuler ne sont pas toutes dans l'état dans lequel se trouve notre voiture d'essai, une GS X-2, restaurée de main de maître.

Dans notre prochain numéro, c'est une Peugeot qui sera à l'honneur, une 205 Gti. Ce sacré numéro a déjà fait couler beaucoup d'encre et ce n'est pas fini...

Dominique Pascal



Tous les amateurs de GS ne manqueront pas, s'ils ne le possèdent déjà, de se procurer *La GS de mon père*, paru en 2000 aux Éditions ETAI.

Attention,
votre prochain numéro
d'Auto Collection
sortira vers
le 24 juin 2003



« **L**a GS est née après l'échec du projet C 60, quand le président de Citroën, Pierre Bercot, a tiré un trait sur cette étude et nous a demandé de plancher sur un nouveau concept de voiture moyenne. Dans le cahier des charges, je me souviens qu'il était question de Cx et que

celui-ci devait être le meilleur possible, car le moteur prévu n'était pas très puissant. Nous avons donc étudié ce qui allait devenir la GS, mais nous avons dû le faire dans des délais très courts. J'ai réalisé quelques croquis et maquettes et la direction de Citroën a demandé une autre étude, en parallèle, à Giugiaro. Finalement, ce que les Italiens ont pondu ne sera pas accepté par Citroën, et leur projet deviendra l'Alfasud.

Chez nous, c'est de Lassus qui a fait progresser l'étude en soufflerie, mais c'est l'ingénieur Dupin qui nous a sorti d'un problème inextricable. En effet, la hauteur de capot, idéale pour nous, n'était pas assez haute pour accueillir la véritable « tour Eiffel », constituée du carburateur, de sa pipe et de son filtre, nécessaire au bon fonctionnement du moteur. Le tout, empilé verticalement sur le quatre cylindres à plat pour obtenir une carburation parfaite, nécessitait un bossage sur le capot. Dupin, donc, diagnostiqua que c'étaient des ultrasons qui perturbaient la carburation et trouva le remède. Les ingénieurs purent réduire la hauteur des tubulures, et nous avons pu, en ôtant la bosse, pousser un soupir de soulagement.

Quand la voiture est sortie, l'arrière a été critiqué, principalement par des gens de Citroën, mais la bévue est venue de Pierre Bercot lui-même qui ne voulait pas entendre parler de 5^e porte... qui sera de mise avec la GSA. Je me souviens que c'est Michel Harmand qui a eu l'idée du tambour qui constitue le compteur de vitesse, et que c'est Muratet qui a installé le pare-chocs arrière sur la porte de coffre. Enfin, personnellement, j'ai dû me battre avec Saint-Gobain pour faire réaliser des vitres galbées en grande série. Personnellement, j'ai possédé une GS, mais je l'ai trouvée un peu « mollassonne ». Pourquoi Citroën s'est-il accroché à ce moteur qui manquait de chevaux ? Je ne l'ai jamais compris. »

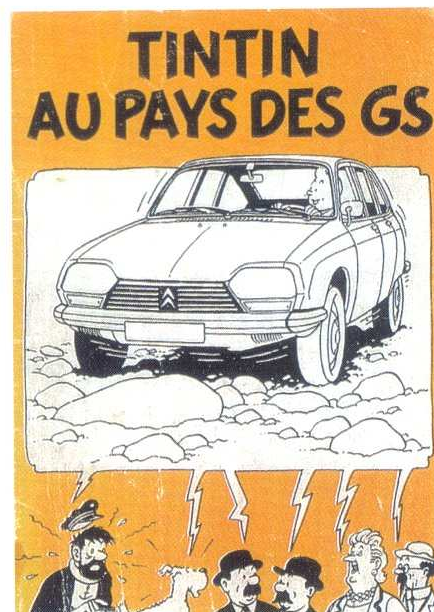
Robert Opron,
le 22 mars 2003



Père de la GS, mais aussi de la SM, de la CX et de la Renault 25, Robert Opron a débuté sa carrière chez Simca, où il créa la Fulgur – notre photo ci-contre, conduite par Gilles Delamare en 1959 –, resta 13 ans chez Citroën avant de diriger le style de la Régie Renault. Sa carrière de styliste, mais non d'artiste, prendra fin chez Fiat en 1992.

LA VIE DE LA GS

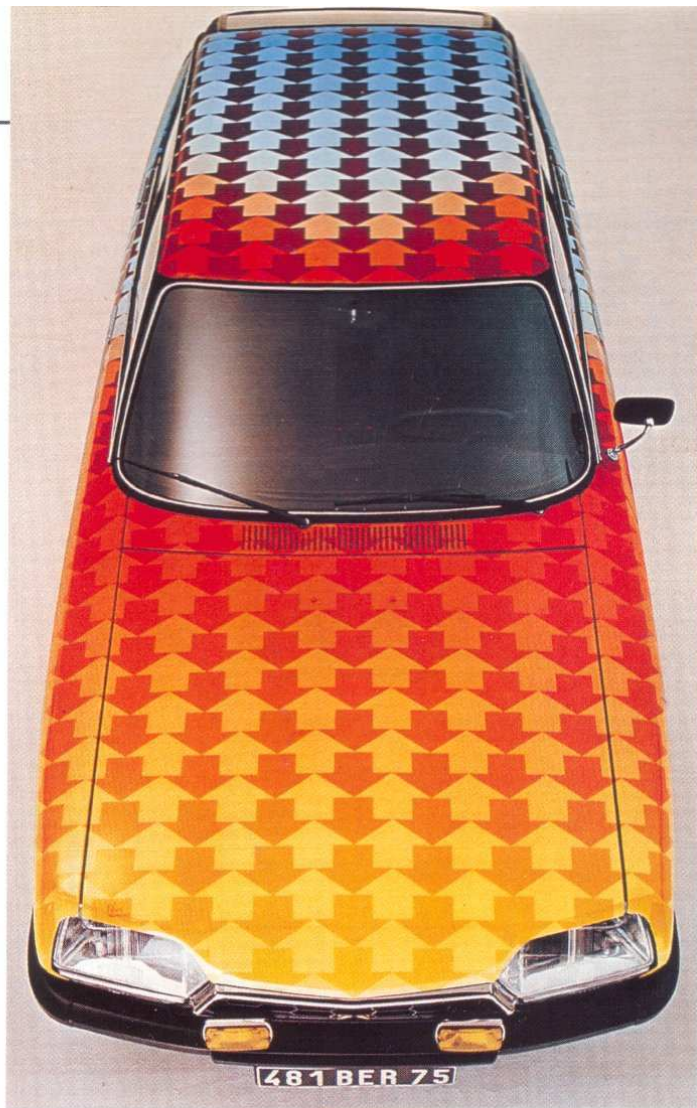
Avec près d'un million et demi de voitures fabriquées, Citroën a donné au plus grand nombre l'occasion de rouler GS. Fabriquée pendant 17 ans et continuant à parcourir nos routes pendant autant de temps, la GS a laissé un certain nombre de traces.



Un grand merci à Christophe Dumont de Saint-Clair-de-Rivière, qui a eu la gentillesse de nous envoyer ce fac simile d'une bande dessinée de 1979, réalisée par les studios Hergé, pour l'agence de publicité Roux, Séguéla, Cayzac & Goudard, agissant pour le compte des automobiles Citroën.

C'est pour fêter son élection en tant que voiture de l'année 1971 que la GS a été revêtue des drapeaux de tous les pays d'Europe. On pense que plusieurs dizaines de voitures, breaks comme berlines, furent réalisées. Combien en reste-t-il ?





Jean-Pierre Lihou, né en 1942 à Brouains, dans la Manche, est l'artiste qui a peint cette GS, d'après sa doctrine de l'Energétisme, selon laquelle « toute forme résulte de la mise en jeu de plusieurs forces ». Si vous n'avez pas tout compris – comme moi, d'ailleurs –, ce n'est pas grave, on peut simplement constater que le résultat est assez joli, et que les 500 heures revendiquées pour finaliser son projet ont été bien employées.

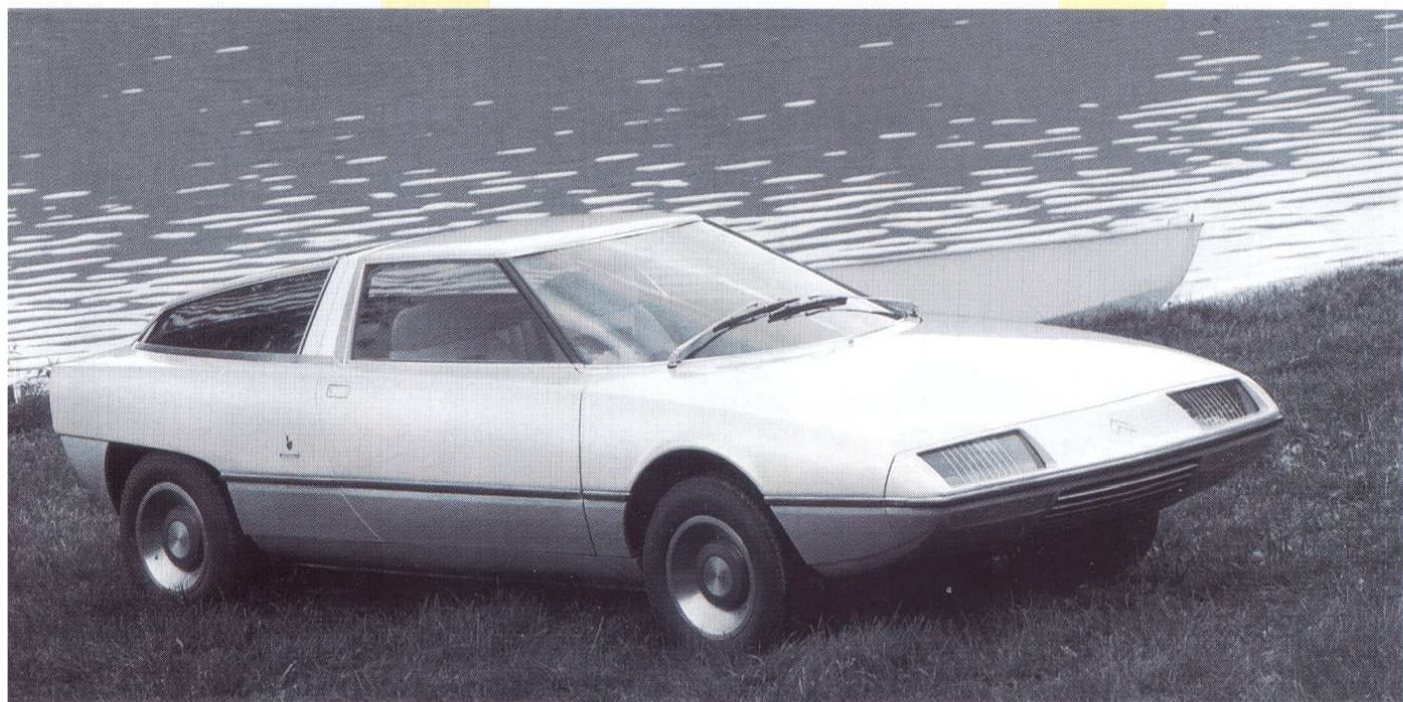
2000 GS DU SALON A EMPORTER TOUT DE SUITE



du 9 au 24 octobre 1976

Lors du Salon de l'auto 1976, une campagne de publicité stipulait que chez les concessionnaires Citroën de Paris et de la région parisienne, aucun délai de livraison n'était demandé pour l'achat d'une GS. Juste le temps de remplir le dossier de crédit, et hop, on partait au volant de sa GS flamboyante neuve. La banque derrière cette promotion était Ecoplan, qui vendait des locations longue durée.

C'est au Salon de Genève 1972 que le carrossier italien Nuccio Bertone proposait à l'admiration des foules son coupé dénommé Camargue. Sous cette robe turinoise se cachait des éléments mécaniques et une plate forme de GS, made in Rennes-la-Janaïs.

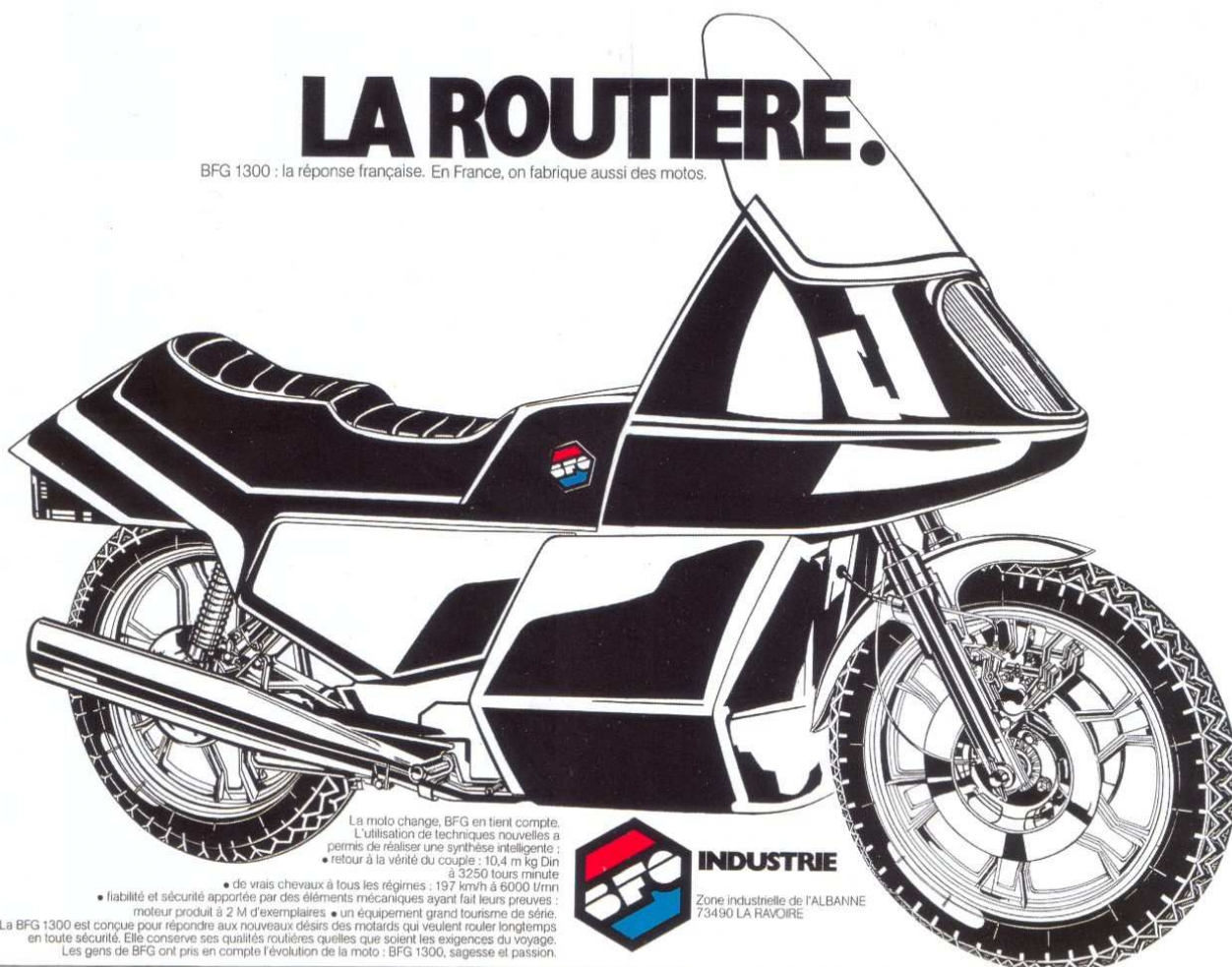




Le général de Gaulle roulait en DS, Valéry Giscard d'Estaing en SM et Jacques Chirac en CX. Alors, pourquoi le président Georges Pompidou n'aurait-il pas eu droit à sa GS présidentielle ? C'est cette question que pose notre abonné, Phil Mercier, qui y répond en nous envoyant ce dessin d'une hypothétique GS rallongée, découvrable pour les cortèges officiels de surcroît.

LA ROUTIERE.

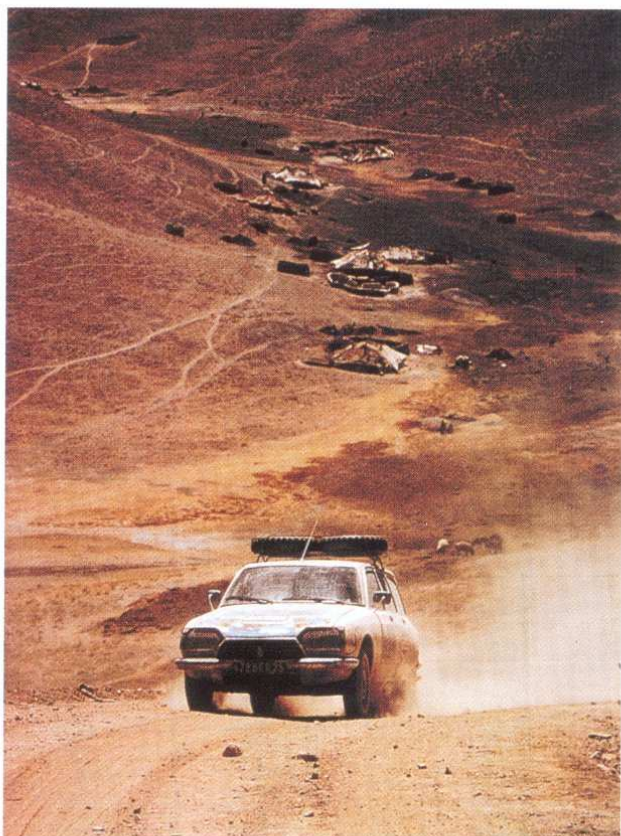
BFG 1300 : la réponse française. En France, on fabrique aussi des motos.



La moto BFG, pour Boccardo, Favario et Grange, revendique 197 km/h à 6000 tr/mn et « une fiabilité apportée par des éléments mécaniques ayant fait leurs preuves », dont le moteur « produit à deux millions d'exemplaires ». Avec son moteur 1300 de GS, la BFG a tenté de prouver qu'au milieu de la déferlante japonaise, en France, on fabriquait encore des motos. Malheureusement pas pour longtemps. La petite usine était implantée à La Ravoire, en Savoie.



Par un communiqué du 12 mars 1980, Citroën annonçait que la 2 000 000^{ème} GS, une GSA Pallas, venait de sortir des chaînes de Rennes-la-Janaïs, le vendredi 14 mars à 10 heures 30. A l'époque, la cadence de fabrication des GS était de 1 200 exemplaires par jour.



Notre confrère André Costa – aujourd'hui disparu –, de l'*Auto Journal* avait réalisé, en 1976, un raid en break GS. De Paris à Kaboul, il avait fait ce périple de 16 000 kilomètres en empruntant le chemin le plus difficile, « l'impossible » piste de 1 200 km, Sharikar-Chakcharan-Jam.



La GS nous aura réservé bien des surprises. Vue sur les routes du Rallye de Monte-Carlo – ici, en 1975 – puis sur les pistes du Dakar. Elle a déjà tout d'une grande.

Ex-champion de France, ex-pilote officiel Alpine, ex-pilote de Ferrari, Jean-Pierre Hanrioud dirigea également l'école de pilotage Citroën, sur le circuit d'Albi.



SALON DE PARIS 1970



Une vue du stand Citroën, où les voitures sont très dégagées, sans doute prise pendant la journée réservée à la presse. À comparer avec la photo du bas de cette page.

C'est le président Georges Pompidou qui a inauguré le 57^e Salon de l'Automobile, se déroulant au parc d'expositions de la Porte de Versailles, du 1^{er} au 11 octobre 1970. Plus d'un million de visiteurs sont venus admirer les 1 350 exposants, des constructeurs, mais aussi des accessoiristes et des véhicules utilitaires.

La foule se presse sur le stand Citroën, et ce ne sont pas des figurants ! Tous sont là pour admirer la SM à moteur Maserati, déjà présentée au Salon de Genève quelques mois plus tôt, et la GS qui est, elle, présentée en première mondiale.





La berlinette Alpine continue sa carrière, mais les journalistes semblent déçus de ne pas apercevoir la future rivale des Porsche, l'Alpine A 310, qui n'est pas encore prête à être commercialisée. Il faudra attendre encore quelques mois.



C'est sur la base mécanique d'une Simca 1200 S, dont le carrossier turinois assure la production en série après avoir dessiné le projet, qu'a été réalisé cet étonnant buggy. La mode étant à ce genre de voitures de loisirs, on compte également dans ce Salon ceux de Sunhill, de Karmann, de Multimaco, de Mean, etc.



Sur le stand Renault, les fleurons d'une époque finissante, R16, R12, R6. Quant à la toute nouvelle Renault 12 Gordini, elle rencontre pour la première fois son public, alors qu'elle a fait sa première sortie privée au Jour G, sur le circuit du Castelet, pendant l'été.

La voiture de Beltoise-Depailler-Todt qui vient de remporter le Tour de France automobile, devant une autre Matra Simca 650, celle de Pescarolo-Jabouille-Rives. Ces deux voitures devançant une kyrielle de Porsche, puisqu'on en compte pas moins de quinze dans les vingt premières du classement.



LA GS DANS LA LOGIQUE CITROËN



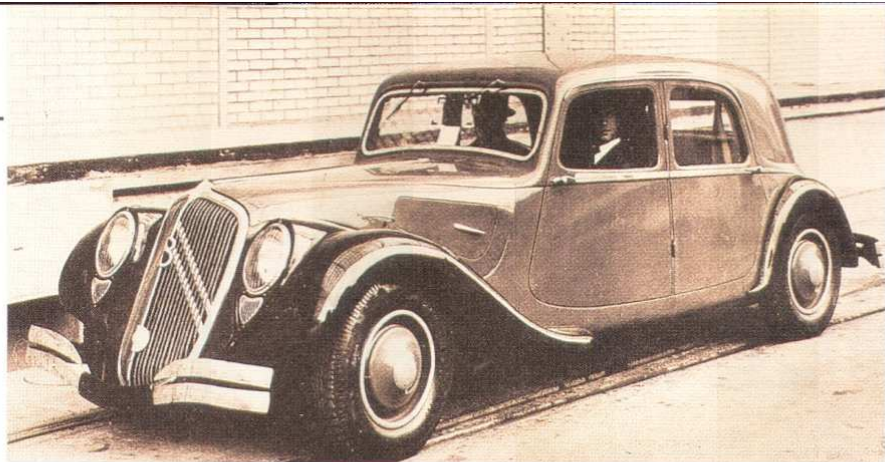
C'est en Irlande que la GS a été présentée à la presse internationale au mois d'août 1970.

Depuis l'origine, les deux principales caractéristiques de la marque fondée par André Citroën sont les avancées technologiques et la publicité. De ces points de vues, la GS est parfaitement ancrée dans la logique Citroën.

L'imagination, l'innovation technique, le génie publicitaire sont des critères liés à la marque Citroën, parce qu'il y a bien longtemps de cela, André Citroën sut insuffler ce courant de modernisme à la firme qu'il venait de créer. Nous étions dans les derniers mois de 1919, la guerre avait fait des ravages et André savait que tous ces gens, ses compatriotes, mais aussi les peuples de l'Europe entière s'étaient forgé de nouveaux désirs dans la tourmente. Parmi ces désirs, celui de la liberté, dont le corollaire est le déplacement. C'est pourquoi il fallait pouvoir offrir, au plus grand nombre, non seulement la possibilité de rouler économiquement, mais déjà d'accéder à l'automobi-

le. Ce qui n'était pas rien pour des centaines de milliers de personnes qui, pour se déplacer, n'avaient connu jusque-là que leurs pieds, la charrette de la famille ou celle d'un voisin, la bicyclette ou le train. L'idée venait d'Amérique où le grand Henry Ford avait compris – sans guerre – le phénomène qui allait bouleverser ce siècle qui n'en était qu'à son premier quart. Lui, en revanche, avait longtemps négligé l'innovation technique au profit des « bonnes vieilles méthodes » qui avaient fait leurs preuves. Chez Citroën, la première innovation technique sera de construire une usine moderne et d'y construire en série, afin d'abaisser les coûts de production. Ensuite viendront des avancées technologiques majeures. La Traction sera la plus importante de l'avant-

guerre. Songez que cette voiture possédait, en 1934, un moteur culbuté, à chemises amovibles, une carrosserie monocoque, des suspensions par barres de torsion et les roues avant motrices ! Voilà pour les avancées techniques qui se poursuivront avec la 2 CV en 1948, mais dont les origines remontent bien plus loin dans le temps, la DS en 1955, l'adoption du moteur rotatif, etc. Vous me direz qu'André Citroën n'était plus là depuis longtemps quand sortirent les dernières nommées, mais détrompez-vous, André avait insufflé une manière de voir, d'imaginer qui reste une caractéristique majeure de Citroën. Pour la publicité, ce sera le même phénomène. André y croyait dur comme fer, au point d'avoir susci-



En 1934, la Citroën 22, à traction avant, était équipée d'un moteur V8. Elle ne sera jamais commercialisée.



La sortie de la DS, au Salon 1955, fera l'effet d'un coup de tonnerre dans le monde automobile de l'époque.



Pour la sortie de l'AX, l'agence de publicité de Jacques Séguéla avait imaginé un spot publicitaire à double détente, où cet amical chinois parlait de révolution.

Voiture mythique, la 2 CV est une automobile à part, imaginée dès 1936, mais divulguée seulement à partir du Salon de Paris 1948.

té les jouets Citroën – preuve qu'il jouait sur le long terme – pour que les enfants, dès leur plus jeune âge, se familiarisent avec des voitures de qualité, l'illumination de la Tour Eiffel, les Croisières Noire et Jaune et toutes sortes de dépliants, affiches, catalogues, films publicitaires, qui auront pour prolongement les actions de l'Agence Delpire, puis les spots télé de Jacques Séguéla.

C'est dans cette logique que l'on accueille la GS au début des années 1970. Elle est la fille de la DS, qui a fait tellement de bruit quinze ans auparavant, et dont la carrière n'est pas encore terminée. Elle a comme ses devancières un parfum de nouveauté, de technologie avancée et l'énumération de ses caractéristiques est éloquente : moteur quatre cylindres

à plat entièrement en aluminium, arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée comme sur les voitures de course, traction avant, tableau de bord futuriste et bien entendu, suspensions hydropneumatiques « maison ».

La publicité qui tournera autour de la sortie de la voiture sera du même acabit, orchestré par les mêmes personnes qui ont imaginé les raids en 2 CV, le 2 CV Cross, les spots télé pour les Visa, encore tous dans les mémoires, etc. Souvenez-vous des GS aux couleurs de l'Europe, avec chacune les drapeaux de ce qui n'était encore que le rêve de Jean Monnet, et qui est devenu depuis une réalité palpable, monnaie unique comprise.

ANNÉES MODÈLES



Les GS étaient équipées d'un coffre traditionnel, qui exigeait une certaine souplesse du dos lors du chargement des bagages.

L'histoire des modèles GS est divisée en deux parties, celle de la GS proprement dite, débutée en 1970, et celle de la GSA. Lancée neuf ans après le premier modèle, elle renouvellera la gamme et l'aidera à terminer brillamment sa carrière.



Millésime 1971, premier modèle de GS à moteur 1 015 cm³. Notons la grille de la calandre et les petits enjoliveurs de roues.

SEPTEMBRE 1970. Sorties de l'usine Citroën de Rennes-La-Janaïs, les premières GS ont un moteur de 1 015 cm³ développant 55,5 ch à 6 500 tr/mn. Quelques mois plus tard, elle est élue Voiture de l'année par 44 journalistes spécialisés, et reçoit le Style Auto award.

JANVIER 1971. Possibilité en option de la transmission semi automatique Cmatic qui est un convertisseur de couple. En juillet, une version break vient compléter l'offre.

AOÛT 1972. Apparition du moteur 1 220 cm³ qui développe 60 ch.

JANVIER 1974. La gamme se compose de la GSpécial, à moteur 1 015 cm³, et de la GS 1220 Club. Quelques mois plus tard, trois nouveaux modèles s'ajoutent à la gamme, qui se compose de la GSpécial, de la GS X, de la GS Club, de la GS Pallas et de la GS X2, le modèle le plus brillant avec ses 65 ch et un couple de 9,3 mkg à 3 500 tr/mn.

JUILLET 1976. Façade arrière remodelée, nouvelle grille de calandre, tableau de bord à cadrans ronds. Plus tard dans l'année, le moteur des GSpécial et des GS X est remplacé par le 1 129 cm³ qui développe 56 ch.

1978. Première GS hors série, la GS Basalte est lancée. Elle se présente en livrée noire et rouge, et possède le moteur 1 220 cm³. Sa production est limitée à 1 800 exemplaires. Puis sortie de la GS X3 à moteur 1 299 cm³ qui remplace la GS X2. Notons qu'à cette époque, 60% de la production de GS est exportée.

JUILLET 1979. Nouvelle structure de la gamme GS qui comprend, à partir de cette date, la GSpécial à moteur 1 130 cm³ dans ses versions berline et break. Le modèle GSX est supprimé. En revanche, trois nouveaux modèles à carrosserie spécifique et moteur 1 300, les GSA, remplacent à partir du 21 septembre les GS Club, GS Pallas et GS X3, qui deviennent GSA Club, GSA Pallas et GSA X3. La grande nouveauté de cette nouvelle gamme est la 5^e porte. Une option boîte 5 vitesses est prévue, sauf pour la GSA X3 qui l'aura de série. Enfin les GS 1 222 cm³ disparaissent.

AUTOMNE 1979. Citroën Portugal lance une GS très spéciale, dont la production est limitée à 50 exemplaires, appelée GS Quartzo - quartz en portugais. Elle est toute blanche à l'extérieur, pare-chocs compris, et noire à l'intérieur.

MILLÉSIME 1981. La GSpéciale est remplacée par la GSA Spéciale (berline ou break et même version Entreprise), à moteur 1 130 cm³. Toutes les GSA 1981, sauf Cmatic et X3, possèdent un économètre au tableau de bord.

MILLÉSIME 1982. Les modèles montent d'un cran, ajoutant à une certaine confusion : l'ancienne GSA Spéciale devient GSA et une nouvelle GSA Spéciale accapare le moteur 1 300 cm³.

MARS 1982. Sortie de la GSA Tuner, une série spéciale de 1 500 exemplaires, produite pour dynamiser les ventes et basée sur la GSA Club à boîte 5 rapports. Compte tenu de son nom, la GSA Tuner est particulièrement bien équipée en radio K7 stéréo. Cette année-là, la GS franchit le cap des 2 millions de voitures construites.



GS Club de 1975.
Notons que l'appellation « Club » est arrivée avec le tout premier millésime et qu'elle correspondait à une finition plus luxueuse que la version Confort.



GS Pallas de 1975.
C'est en septembre 1974 que la version Pallas a été dévoilée. Elle comportait des enjoliveurs de grande dimension et autres baguettes chromées, ainsi que des finitions intérieures plus luxueuses.

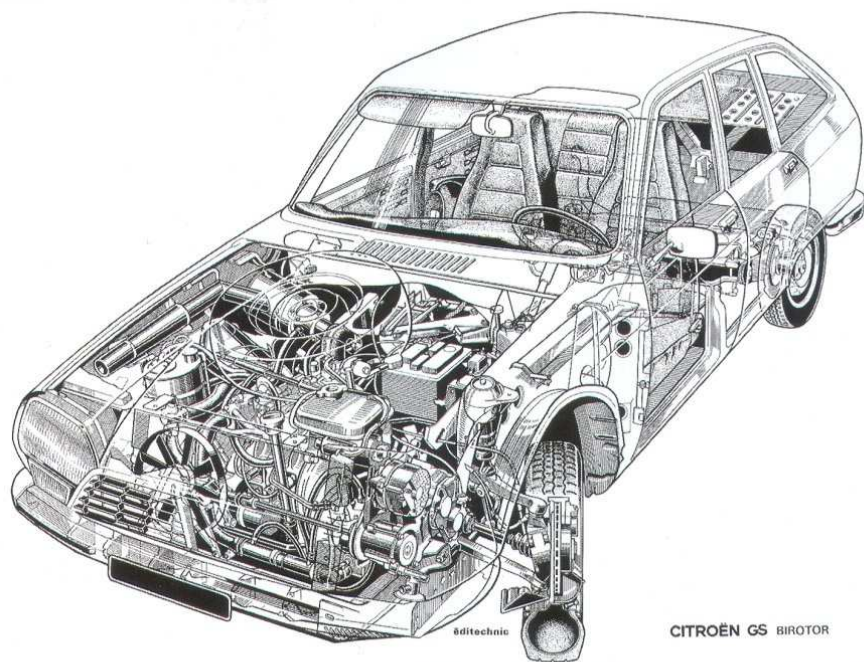
MILLÉSIME 1983. La GSA Club est supprimée, mais une nouvelle venue fait son apparition, la GS X1, à boîte 4 rapports.

SEPTEMBRE 1983. Présentation du break Cottage, une série limitée à 1850 exemplaires : boîte 5, jantes en alliage et finition raffinée. C'est à ce moment que la production de GS cesse à Rennes-la-Janaïs, l'usine espagnole de Vigo continuant, elle, la production.

MILLÉSIME 1985. Dernière série limitée, la GSA Chic. En juillet 1985, la GSA X1 est supprimée, ainsi que la GSA Pallas et le break Club. Peu de temps après la GS laisse définitivement la place à la BX, qui a débuté sa carrière, en juillet 1982.



GS 1220 de 1973.
Ces voitures étaient pourvues de sigles extérieurs 1220 et 1220 Club sur l'aile avant droite et sur le coffre.

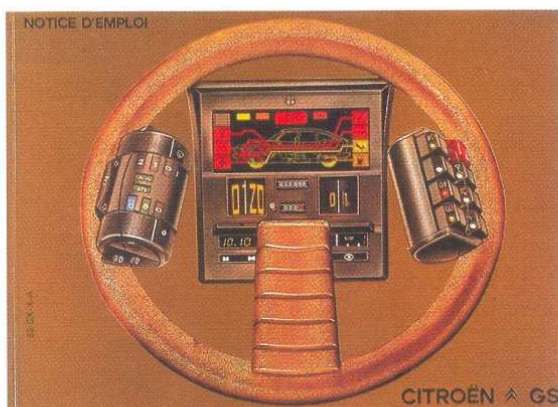


Vue écorchée de la GS Birotor qui sera produite pendant un an. Son moteur était fabriqué par la société Comotor, dont l'usine se trouvait en Sarre.

CHIFFRES DE PRODUCTION*

Année	GS	Birotor	GSA
1970	12 260	-	-
1973	223 067	32	-
1974	170 829	811	-
1975	218 005	4	-
1978	259 787	-	-
1979	168 582	-	51 150
1981	660	-	138 146
1986	-	-	49
Total	1 896 382	847	576 757

* exemples d'années prises au hasard. Selon les sources, les chiffres sont sensiblement différents, mais donnent une idée des volumes.



L'étonnant tableau de bord des GSA, inspiré des dernières technologies analytiques en date. Deux satellites, à gauche et à droite du volant, renferment toutes les fonctions.

La GSX disposait d'un moteur 1 015 cm³, tandis que la GS X2 disposait, elle, de la mécanique 1 220 cm³ de 65 ch. Toutes deux arboraient des phares anti-brouillard d'origine. Ci-dessous, une Citroën GSA pour le marché espagnol, millésime 1986.



LES PRIX DES GS

Année	
Salon 1970	11 380 F (GS)
Salon 1973	14 420 F (GS 1120) - 26 200 F (GS Birotor)
Salon 1974	16 340 F (GS spécial 1220)
Salon 1976	21 800 F (GS spécial) - 24 100 F (GS Club)
Salon 1979	29 900 F (GS spécial) - 33 600 F (GSA Club)
Salon 1982	de 41 400 F à 49 950 F selon les modèles



IMPRIMÉS

Les catalogues publicitaires pour les GS et les GSA sont très nombreux et de grande qualité. En voici quelques-uns, de France et d'ailleurs, car la place nous manque pour vous les montrer tous.

Catalogue de 8 pages, sur les versions les plus sportives, GS X et GS X2, daté août 1974.

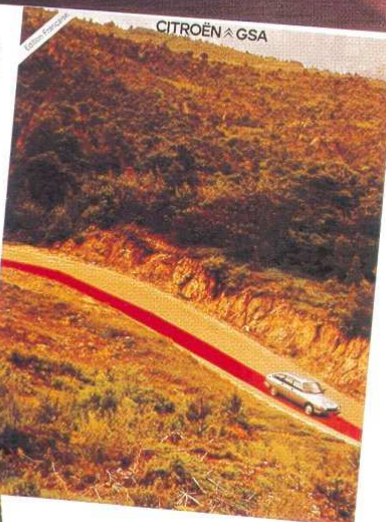


CITROËN GSX. GSX 2



Très beau et volumineux catalogue de 24 pages, daté d'août 1974, comprenant toutes les GS dont la Pallas et la Birotor.

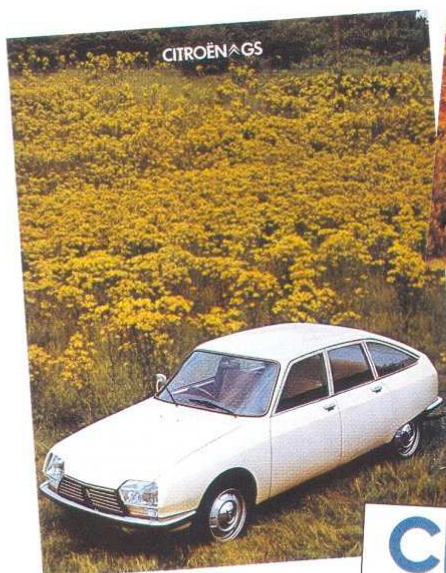
Édition belge du catalogue de la GS qui « refait la route ». Signé Gunzburger SA, imprimé à Dossche-Bruxelles.



CITROËN GSA



CITROËN GS



CITROËN GS

Imposant catalogue britannique de 36 pages sur les GS à conduite à droite, mais construites à Rennes-La-Janais. Daté de septembre 1978.



CITROËN GS Birotor

Daté de juin 1981, catalogue de 12 pages pour les GSA. Création Dupuy-Compton et Associés, Édition La Publicité Française.

CITROËN GSA



ANNÉE-MODÈLE 1982

Au centre, dépliant de 6 pages sur les GS 1220, 1220 Convertisseur et GS 1015. Daté août 1972. En dessous, 24 pages sur la Birotor. La couverture est pelliculée et le moteur y est particulièrement bien décrit. Daté de juillet 1974.



Dépliant de six pages, daté juin 1982, et qui présente la fameuse cinquième porte tant attendue.

RÉVOLUTIONNAIRE ?



La faculté d'innovation de Citroën n'a d'égal que son désir de coller à sa clientèle, passionnée de technique, et pour qui s'afficher dans une voiture frappée des chevrons est un signe de ralliement. À cet égard, la GS ne faillit pas à la règle. Retour sur une voiture largement essayée dans la presse de l'époque qui en a dit le plus grand bien.

A la lecture des journaux et magazines de la fin de l'année 1970, impossible de rater l'arrivée sur le marché de la GS. Sur deux, trois ou quatre colonnes, la nouvelle venue du paysage automobile européen s'étalait à la vue de tous. Il faut dire que pour les journalistes, tout ce qui venait de la marque du quai de Javel était du pain béni. Choyés par le service presse dirigé par Jacques Wolgensinger, alléchés par les innovations techniques, la presse ne pouvait que faire un accueil triomphal à la GS. Et ils l'ont fait. À leurs yeux, la nouvelle traction avant était un pas de plus dans l'histoire Citroën, jugé aussi important que la venue de la Traction en 1934, de la 2 CV en 1948 et que la DS en 1955. D'ailleurs, la GS revendiquait sa filiation avec la DS, qui n'était sortie que depuis 15 ans quand la GS fut lancée, son aînée continuant d'ailleurs, pour un temps, sa brillante carrière.

EN IRLANDE

Pour présenter sa voiture, le service de presse Citroën avait emmené les journalistes dans le « *cadre pittoresque mais sévère des terres du nord de l'Irlande, usées par les lames de la grande houle Atlantique* » commente, un brin lyrique, le journaliste de la *Revue automobile Suisse*, dans son édition du 27 août 1970. À cette époque, les voyages de presse n'étaient pas chose courante, c'est sans doute pour cela qu'il l'a mentionné, mais pas seulement. En effet, ce n'est pas un hasard si la présentation et les premiers essais eurent lieu dans cette belle île pleine de charme, mais dont les routes, en 1970 rappelons-le, avaient « *la largeur d'une petite départementale française* ». *L'Automobile* poursuit en parlant du revêtement « *bombé, ondulé, parsemé de cassis derrière lesquels un virage à angle droit vient parfois s'installer sans la moindre pancarte. Le tout est parcou-*

ru de moutons, de vaches ou d'ânes... ». Idéal pour tester les suspensions, le freinage et la tenue de route, n'est-il pas ?

Pour notre part, c'est en région parisienne que nous avons photographié la voiture qui se trouve sur ces pages. Elle appartient à Jean Pierre Laurens, un inconditionnel de la marque, restaurateur de voitures de collection de son état, passionné par son sujet. Ce jeune homme débute à 16 ans chez Citroën pour apprendre la mécanique. Là, à Nanterre, il tombe amoureux d'une GS X2, millésime 1976, de couleur bleu Hunaudières... et se promet qu'il en aura une un jour. Bien plus tard, en 1991, alors qu'il traverse la ville d'Espalion, il en voit une garée devant la boutique Eram de cette ville. Il entre : « *Non, ce n'est pas pour acheter des chaussures, je voudrais savoir à qui appartient la GS bleue qui est dehors ?* » La suite est limpide. La dame voulait se débarrasser de sa GS, qui avait parcouru 92 000 km entre 1976



et 1991, pour acheter une Ford Fiesta. L'affaire se conclut donc rapidement, et c'est comme ça que la voiture de notre essai a bel et bien échappé à une balladurette, ces primes qui ont débarrassé les routes de France de milliers de voitures, que nous regretterons peut être un jour ?

LE FUTUR PAR CITROËN

C'est l'originalité qui séduit le plus dans cette voiture, qualifiée de « voiture à idées » par la *Revue automobile suisse*, qui poursuit, « Voiture originale, elle s'adresse à une couche d'acheteurs désirant concilier la praticité et la race, dans une automobile dont la conception même ne doit rien à la facilité. » Pratique, la GS l'est à maints égards, à part peut-être l'accès à son coffre à bagages...

La race, elle réside dans sa ligne dessinée au bureau de style Citroën, installé à Vélizy, près de Paris, et dirigé par Robert Opron. Les deux ans de

sa gestation seront marqués par les événements de mai 1968 qui causeront pas mal de soucis aux gens des études Citroën, mais les délais seront respectés. Avec sa forme résolument moderne qui favorise le Cx, et son arrière tronqué, la GS ne passait pas inaperçue. Il faut dire que la mode des arrières coupés à la serpe était principalement venue des voitures de course dessinées en Italie chez le grand carrossier Zagato.

En 1970, entrer dans une GS c'était un peu plonger vers le futur, ou du moins dans ce que l'on croyait être le futur. L'indicateur de vitesse à rouleau, défilant devant une lucarne éclairée de grande dimension et le compte-tours, atypique sur la partie droite de la planche de bord, avaient un goût de conquête spatiale, de modernisme à outrance. De plus, l'atmosphère de cet habitacle, très Citroën, n'était pas démenti par le volant à branche unique, inauguré avec la mythique DS.

Avec ses 307 000 kilomètres au compteur, la GS X2 de notre essai semble défier le temps. Entièrement restaurée à titre préventif – la rouille est l'un des soucis majeurs des GS –, elle est capable d'être encore là dans cent ans.



AU VOLANT

Le premier étonnement quand on s'installe dans une GS, c'est l'incroyable moelleux des sièges. On a l'impression, en venant d'une voiture moderne, que l'on s'assoie sur un lit de plumes. Grâce au réglage des sièges facile et adéquat, la position de conduite est rapidement satisfaisante. Bien sûr, le volant à branche unique est un peu déroutant, mais tellement Citroën qu'on lui pardonne. Les sièges sont moelleux à souhait et le levier de changement de vitesses, placé au plancher, est en bonne position pour être accessible dans la seconde. Entre les deux sièges, la commande de la hauteur de suspensions, autre signe distinctif des Citroën les plus élaborées.

Un journaliste suisse note « *qu'en raison d'une ceinture (de caisse) surbaissée, la GS offre une visibilité remarquable* », soit 31 dm² de plus que de surface

vitrée que la DS, ajoute-t-il quelques lignes plus loin. Et de fait, avec son capot plongeant et sa large surface vitrée, on a l'impression d'être au centre de la route et que, vers l'avant, il n'y a pas de moteur, pas de capot, rien.

Le moteur, justement, parlons-en. Il est qualifié, ainsi que la mécanique de la GS dans son ensemble, d'anticonformiste, par un bon nombre de journalistes français et étrangers.

Il est vrai que doter sa voiture d'un quatre cylindres à plat aux dimensions supercarrées, refroidi par air, entièrement en aluminium, de lui installer deux arbres à cames en tête entraînés par courroies crantées, des soupapes en V et des chambres de combustion hémisphériques, n'est pas une chose banale chez nos constructeurs, plutôt habitués au traintrain du quatre cylindres en fonte, à soupapes en tête ac-

tionnées par des tiges de culbuteurs et évidemment refroidi par eau. C'est Jean-Paul Thévenet, dans la premier essai publié par *L'Automobile* en 1970, qui résume le mieux ce que les clients peuvent attendre d'un moteur refroidi par air : « *Le refroidissement par air qui, pour beaucoup, n'est qu'une vue de l'esprit généreuse mais inutile, a de très bonnes raisons de vivre encore longtemps, s'il est bien compris. Il permet de réaliser un moteur moins encombrant (pas de radiateur d'eau), indifférent au gel, mettant sa rusticité au service de la robustesse (pas de courroie de ventilateur, pas de durites et surtout pas de joint de culasse)* ». Pour aller dans le sens de la démonstration de Jean-Paul, la Porsche 911 aurait-elle fait une telle carrière si son six cylindres avait été refroidi par quelque liquide ? Aurait-elle, aujourd'hui, cette réputation de solidité à toute épreuve ?



En virages serrés, une odeur d'essence emplit l'habitacle, mais elle se dissipe rapidement. D'après Jean-Pierre Laurens, il a tout essayé pour gommer ce léger défaut, sans résultat. Notons que Jean-Pierre Laurens restaure les Citroën en général, et les GS, 2 CV et SM en particulier, dans son garage Références Mécaniques, Les Souliès, 12190 Coubisou - Tél. : 06 75 11 09 65 et 05 65 42 76 21.



Notre voiture d'essai est équipée d'une boîte de vitesses à 5 rapports de GSA, qui lui octroie une économie substantielle de carburant, sur autoroutes notamment.



LE SILENCE DES GS

Pourtant, je vous pose la question, quel est l'inconvenient majeur des moteurs refroidis par air ? Le bruit ! Et bien là, dans le cas qui nous intéresse, les ingénieurs de Citroën ont réussi un coup de maître. La GS roule dans un silence qui en a étonné plus d'un. Jean Paul Thévenet écrivant avoir perçu simplement « un léger gazouillis très stable, dont la sonorité est assez voisine de celle d'un moteur rotatif, et c'est tout ».

Au volant de la GS, et là je fais appel à mes souvenirs de la fin des années 1970, le seul bruit qui arrivait à emplir l'habitacle, c'était celui du moteur, quand on venait de rétrograder et que l'on poussait les régimes bien au-delà de ce qui était raisonnable pour mener loin le moteur. Manquant de puissance, il fallait compenser en jouant avec la boîte de vitesses. On ne demandait que ça !

Puis, le manque de puissance et de souplesse du moteur 1105 cm³ du premier modèle sera compensé par l'avènement du 1220 cm³, puis de la GS X3 dont la cylindrée sera portée à 1299 cm³. Cette dernière aura une puissance de 65 ch, soit 1 petit cheval de plus que son aînée. Ce ne sera pas suffisant pour revenir dans le peloton de tête de la

catégorie, mais le couple progressera dans des proportions supérieures (voir encadré page 26).

Toujours au niveau des sons, et pour évoquer en même temps la boîte de vitesses parfaitement étagée, notons ce que disait *L'Automobile* à ce sujet : « L'ensemble transmission présente un bilan positif, abstraction faite d'un miaulement aigu particulièrement intense et audible de la pignonnerie, lorsqu'elle est sollicitée par un faible couple ».

TRÈS AMORTIE

Pièce de choix de la GS et patrimoine incontesté de Citroën, la suspension hydropneumatique, à correcteurs d'assiette avant et arrière, maintient une hauteur constante de la voiture quelle que soit sa charge. La suspension comporte une pompe à haute pression intégrée au moteur qui sert également au dispositif de freinage. Là, on touche au cœur de la GS, à ce qu'elle a de plus précieux. Mais laissons la parole aux journalistes de la *Revue automobile suisse* qui s'expriment avant même la sortie de la GS au Salon de Paris 1975 : « Pour l'amortissement, un autre gros progrès a été réalisé avec l'adoption de blocs de suspension de forme nouvelle, rendant les réactions plus progressives. Ces blocs, à base large et sommet étroit (comme sur la nouvelle DS à in-

jection), ont pour fonction de limiter les "coups de raquette" au passage des dos d'ânes ». Dans le même ordre d'idée, parlant d'un essai de GS effectué en Angleterre sur la piste du MIRA, qui correspond à notre UTAC, les journalistes du magazine *Autocar*, écrivaient en mars 1971 : « À 75 km/h il est possible de conduire les mains en dehors du volant, sur la partie la plus mauvaise de la piste d'essais pavée, la voiture allant tout droit, comme si elle était équipée d'un pilote automatique ». C'est un beau compliment, maintes fois vérifié à son volant. Mais sans doute l'un des plus beaux éloges à la suspension de la GS, le voici : « Les plus mauvais revêtements n'effacent jamais cette sensation de tapis bien tendu et moelleux déployé sous les roues par les vertus de l'hydropneumatique ». Si on reconnaît le style de *L'Automobile*, qui, de Jean-Paul Thévenet, d'Henri Morisi, de Jean-Claude Letrou ou d'Étienne Moity, tous signataires de ce premier essai, l'a écrit ?

Avec 3,7 tours de volant de butée à butée, on peut dire que la GS est dans la norme des voitures tous usages. On est sans doute loin des 3,28 de la Ferrari Daytona, mais aussi des 4 tours de la direction de la 404.

« La capacité de la GS à éviter les obstacles est égale par aucune des voitures de sa catégorie, et par bon



LES CHIFFRES DE LA PRESSE

Dates	Origine des chiffres	Modèle essayé	400 m d. a	1 000 m d. a	Vitesse maxi (km/h)
09-70	L'Automobile	GS 1015 cm ³	20"6	38"6	148,7
10-70	Europe Auto	GS 1015 cm ³	20"2	38"7	150,387
03-71	Autocar	GS 1015 cm ³	21"5	39"9	145
09-71	Europe Auto	GS (break)	20"6	38"8	142
05-72	Motor	GS (break)	20"4	38"7	144
12-72	Revue Autom. suisse	GS Club 1220	-	36"9	153
04-74	L'Action automobile	GS Birotor	18"9	34"9	175,2
04-74	Revue Autom. suisse	GS Birotor	-	35"4	176,5
12-75	Autocar	GS Pallas	20"6	38"2	161

La visibilité, vers l'avant mais aussi vers l'arrière, est parfaite. En revanche, la direction, qui n'est pas assistée, demande des muscles d'acier; surtout en manœuvres de parking.



nombre de voitures de sport », commente le journaliste d'Autocar, qui poursuit en disant que la voiture a tendance à être sensible au roulis dans les virages serrés. Ce n'est pas l'avis d'autres gazettes qui avouent avoir noté exactement le contraire. C'est vrai, nous sommes loin du roulis des 2 CV et autres Ami 6, qui, il est vrai, n'avaient pas des suspensions aussi élaborées que celles de la GS. Le mot de la fin sur la direction sera une fois de plus pour Jean-Paul Thévenet qui dit très simplement en conclusion de ses commentaires sur la direction : « Bravo, la réussite est ici complète ».

COMME JE LES AIME

La GS est une voiture sous-vireuse, je ne vous apprendrai rien. D'ailleurs, dans ce domaine, les confirmations sont nombreuses et vont de « assez franchement sous-vireuse » à absolument sous-vireuse. Et si elle « avale » les obstacles, creux, bosses, nids de poule, dos d'ânes, et que sa tenue de route est rarement prise en défaut, il faut quand même se méfier de la vitesse à laquelle on arrive dans les virages. C'est une Citroën, elle pardonnera beaucoup au conducteur distrait, mais attention, elle pourra passer violemment d'une sage sous-vireuse, en une survireuse tendance toupie. Pour cela, il suffira de procéder comme avec la plupart des traction avant, c'est-à-dire de lever le pied brutalement au milieu du

virage. Résultat assuré pour sortir du virage en tête-à-queue.

Les freins sont absolument comme je les aime. En effet, que demander à une voiture moderne, si ce n'est qu'elle freine ? On sait faire des moteurs depuis cent ans et plus, trouver des chevaux en veux-tu ? en voilà, mais faire s'arrêter une voiture, par définition en urgence, là est la question, résolue à l'époque par les ingénieurs de Citroën et leurs sous-traitants, dans le cas de la GS. Et les journalistes de l'époque sont d'accord : « Le freinage de ce modèle est sans aucun doute une de ses plus belles qualités » dit l'Automobile en 1970. Et le seul petit reproche que j'aurais eu le loisir de lire en épluchant les essais des années 1970 sera celui concernant le freinage quand les roues arrière se bloquent lorsqu'elles sont par trop délestées. Mais à vous de ne pas mettre la voiture dans des positions aussi scabreuses !

SUCCÈS D'ESTIME

En octobre 1970, Jacques Foulon réalisait pour Europe auto un comparatif entre la GS et ses concurrentes directes, Fiat 128, Peugeot 304, Renault 12 et Simca 1200 S. Pour l'équipement, il écrivait : « Incontestablement, la GS est en tête pour la totalité des accessoires et leur disposition. » À la rubrique confort, la GS était encore en tête. Pour la rubrique

qui concernait la capacité du coffre à bagages, la GS était encore devant les autres, tout comme pour le freinage, pour les suspensions, pour la direction ou pour la tenue de route. Là où la GS était dépassée par ses concurrentes, c'était sur le plan de la puissance du moteur et de sa consommation. Puis, après l'apparition de la GS X2, cinq ans plus tard, L'Automobile effectuera également un essai comparatif entre différentes voitures de même catégorie, allant cette fois de la Peugeot 304 S, à l'Opel Ascona, en passant par la Volkswagen Passat, la Ford Escort, la Fiat 131 S et la GS X2. Il faut le dire, cette dernière sera classée à la première place dans les catégories Direction, Freinage, Tenue de route, Confort et Capacité du coffre. Lui échapperont les catégories Vitesse maxi, où elle est juste derrière la Peugeot, et d'autres critères de choix portant sur les reprises et les accélérations, la consommation et la transmission. Sans être une voiture sportive par excellence, la GS aura marqué son époque grâce à ses avancées techniques, dont la marque Citroën s'est fait une règle de conduite. Sans être révolutionnaire, un mot cher à la marque et à Jacques Séguéla, la GS était en avance sur son époque et totalement en phase avec la clientèle Citroën. C'est ce qui compte...

Dominique Pascal



LA GS FACE À SES CONCURRENTES*

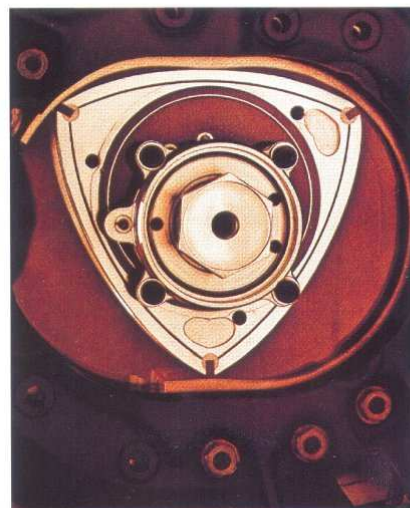
Marque	Type	Prix	Puissance en ch	Vitesse maxi en km/h
Citroën	GS Club	24 100	60	150
Alfa Romeo	Alfasud L	24 850	63	150
Audi	50 LS	21 830	50	140
BMW	316	34 000	90	160
Simca	1307 GLS	25 570	68	150
Datsun	120 Y	23 960	69	150
Ford	Escort GL	21 455	70	150
Opel	Ascona 1.2	22 710	60	142
Peugeot	304 SLS	25 200	74	160
Renault	5 TS	23 700	64	155
Renault	14 TL	25 300	57	145
Volkswagen	Golf GLS	25 420	75	162
Citroën	2 CV Spécial	12 700	24	100
Daimler	Double Six/VDP	123 000	269	230

* et à quelques autres. Données *L'Automobile*, Salon 1976.

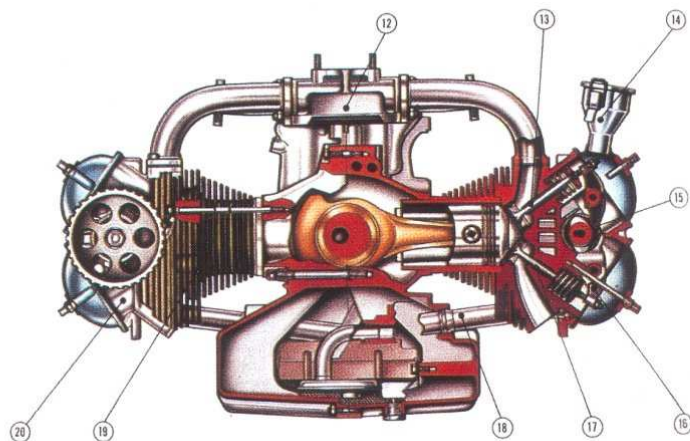
Le gros intérêt du double corps à ouverture décalée, c'est que l'on peut doser son effort et ouvrir en grand quand cela est nécessaire ; le tout parfaitement perceptible du bout de votre pied droit.



Le train roulant de la GS Birotor. Notons que cette voiture fut élaborée grâce aux enseignements tirés de l'opération test M35, mais qu'elle fut victime de la crise de l'énergie.



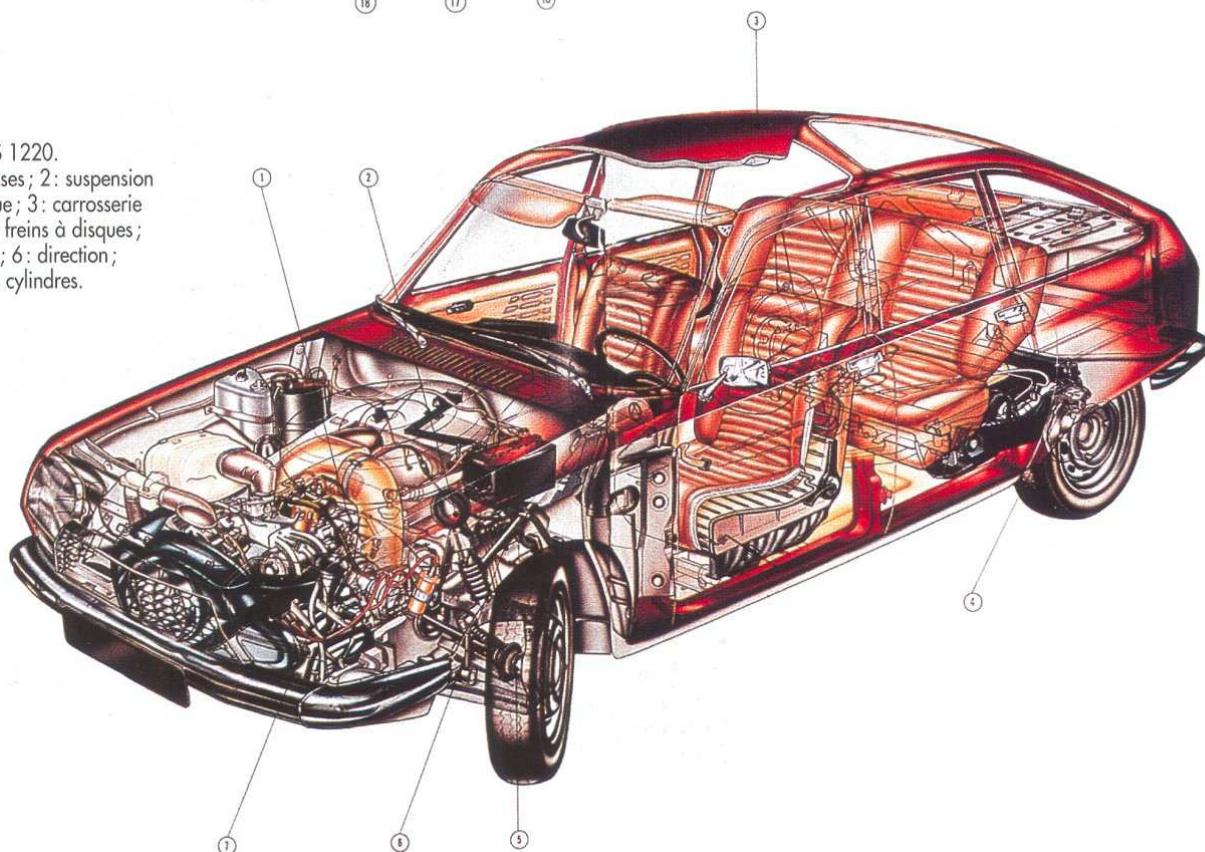
Ci-dessus, l'âme du moteur, licence Wankel, de la GS Birotor. On remarque les chambres de compression et la pièce centrale faisant office de piston.

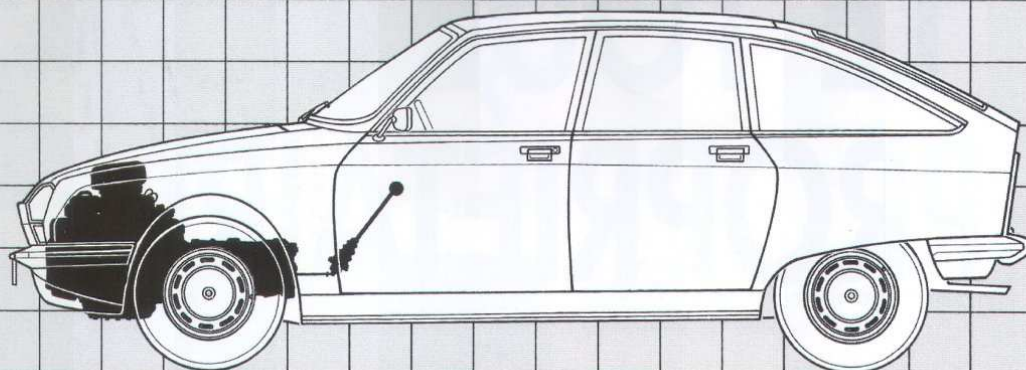


Ce beau moteur en alliage, refroidi par air, est celui de la GS 1220. 12: boîtier d'admission; 13: soupape d'admission; 14: orifice de remplissage d'huile; 15: arbre à cames; 16: culbuteur; 17: soupape d'échappement; 18: retour d'huile culasse; 19: cylindre; 20: culasse.

Écorché de la GS 1220.

1: boîte à 4 vitesses; 2: suspension hydropneumatique; 3: carrosserie autoporteuse; 4: freins à disques; 5: traction avant; 6: direction; 7: moteur quatre cylindres.





5 m

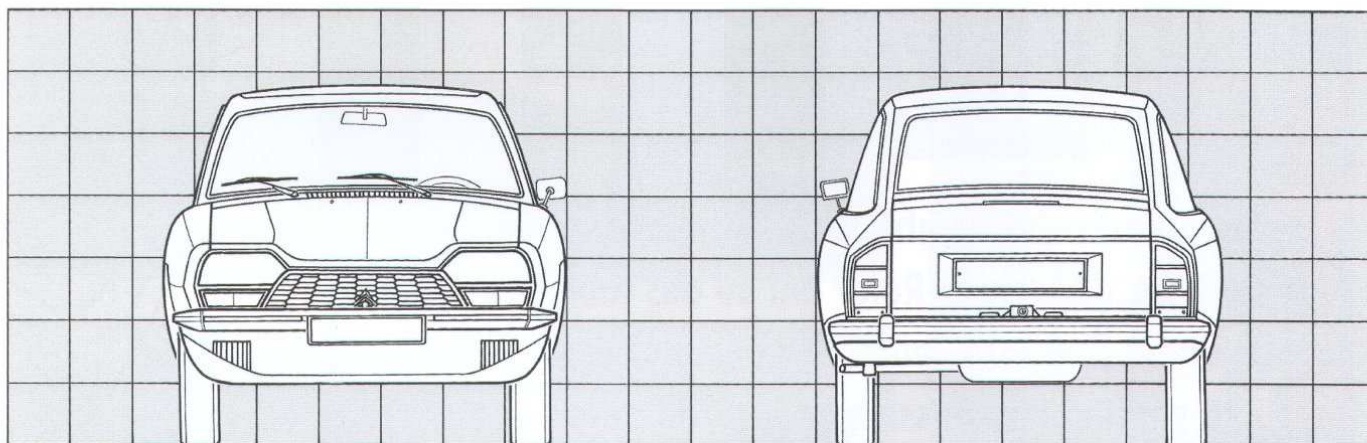
4 m

3 m

2 m

1 m

0 m



LA GS EN CHIFFRES*

MOTEUR

Type/emplacement : 4 cylindres à plat/avant

Type moteur : G 12

Types de chemises : amovibles sèches

Cylindrée : 1015 cm³

Alésage x course : 74 x 59 mm

Rapport volumétrique : 9:1

Matériaux bloc/culasse : alliage/alliage

Arbres à cames : en tête, entraînés par courroies crantées

Puissance maximum : 61 ch DIN ou 55,5 ch SAE à 6500 tr/mn

Puissance spécifique : 55 ch/l DIN ou 60 ch/l SAE

Couple maximum : 7,2 mkg Din ou 7,5 mkg SAE à 3500 tr/mn

Distribution : deux arbres à cames en tête, un par rangée de cylindres

Vilebrequin : à 3 paliers

Refroidissement : air

Lubrification : carter humide

Alimentation : un carburateur inversé Solex à double corps type CICM

Suralimentation : non

Allumage : batterie 12 v, 30 Ah

Ordre d'allumage : 1-4-3-2

Puissance administrative : 6 cv

TRANSMISSION

Mode : aux roues avant

Embrayage : monodisque à sec

Boîte de vitesses : manuelle

Nombre de rapports : 4

Rapport final : 8 x 35 (4,375)

Autobloquant : non

CHÂSSIS

Type de carrosserie : berline quatre/cinq places, quatre portes, à carrosserie autoporteuse en acier.

Suspension : hydrauliques avec correcteur d'assiette, quatre roues indépendantes. À l'avant, par bras articulés, à l'arrière par bras tirés. Barre antiroulis à l'avant et à l'arrière.

Freins avant : à disques diamètre 27 cm

Freins arrière : à disques diamètre 17,6 cm

Assistance de freinage : oui

Direction : à crémaillère

Tours de volant de butée à butée : 3,75

Assistance de direction : non

Diamètre de braquage : 10,20 m

Jantes : 4 1/2 J x 15

Pneumatiques : Michelin ZX 145 x 15 (avant et arrière)

Freins à main : sur les roues avant

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS

Longueur : 412 cm

Largeur : 161 cm

Hauteur : 135 cm

Voie avant : 138 cm

Voie arrière : 133 cm

Empattement : 255 cm

Garde-au-sol : 15,5 cm

Poids : 905 kg en ordre de marche

Poids total admissible : 1295 kg

Répartition du poids : 565 kg sur l'avant et 340 kg sur l'arrière

Capacité en huile : 4 l

Capacité du réservoir de carburant : 43 l

Capacité du circuit hydraulique : 3,3 l

Réservoir lave-glace : 1 l

Capacité du coffre à bagages : 465 dm³

RÉGLAGES

Avance ouverture admission : 4° 10"

Retard fermeture admission : 31° 50"

Avance ouverture échappement : 36° 10"

Retard fermeture échappement : 0° 20"

Jeu à froid des soupapes : 0,20 mm

Levées des soupapes : 0,20 mm

Pincement avant : 0 à 2 mm

Carrossage avant : 0 +1°

Angle de chasse : 1°15+-

* 1970

LE TOUR DU PROPRIÉTAIRE

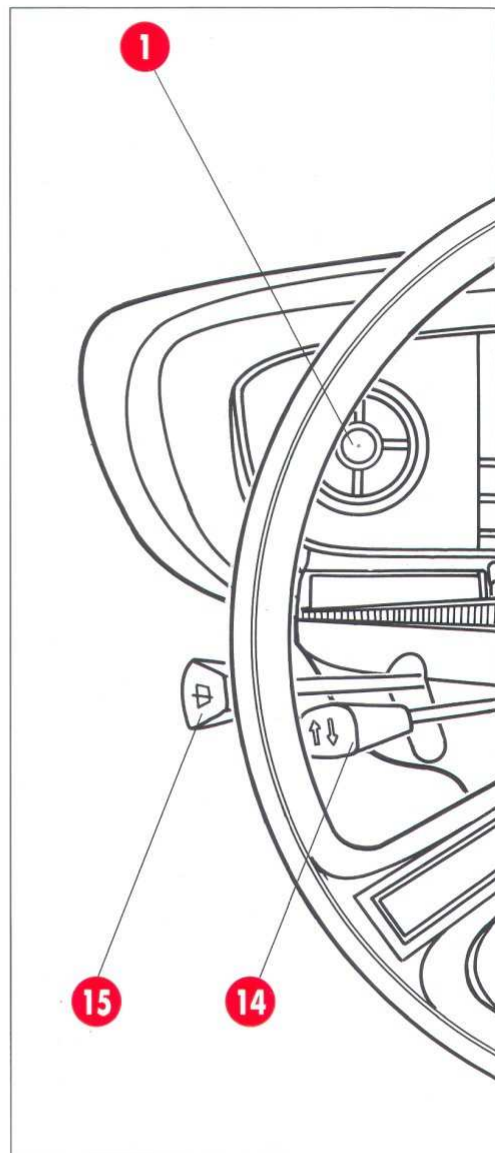


Les différentes - et nombreuses - versions de GS, de GSX, de GSA, de bi-Rotor ont eu des tableaux de bord, des moteurs, des accessoires très différents. Aussi, essayons de faire au plus simple, en restant principalement sur le modèle essayé, la GS X2, ainsi que de la première GS et de la GSA.

IDENTIFICATION

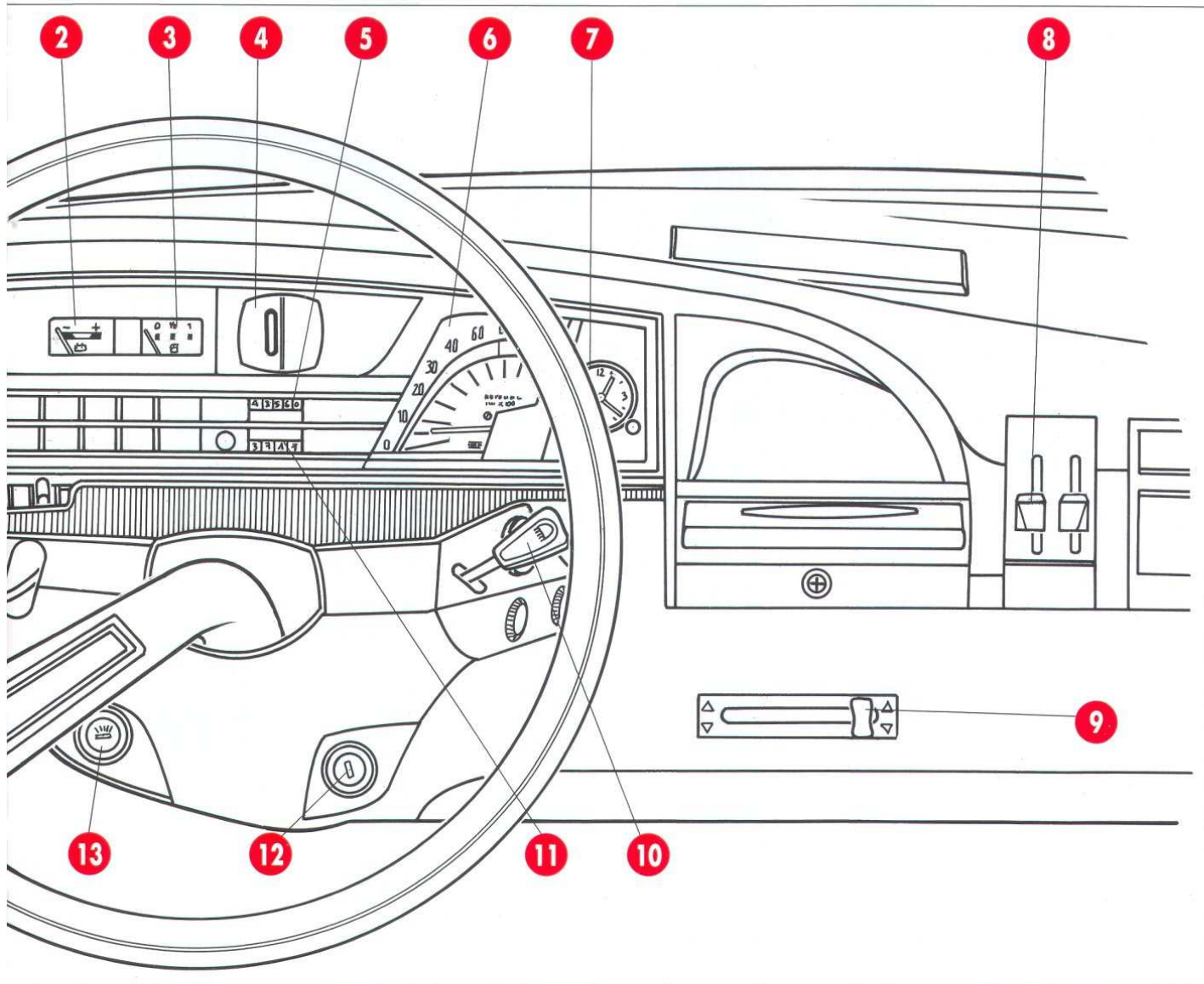
On trouve sous le capot, sur le passage de roue avant droit, la plaque du constructeur. Elle porte le numéro d'identification, le poids total en charge, le poids total roulant autorisé, le poids maximal sur l'essieu avant, ainsi que le poids maximal sur l'essieu arrière. Sur le passage de roue avant côté droit, on trouve la marque à froid du numéro de série et le type du véhicule. On trouve la plaque moteur sur la partie supérieure arrière, côté droit. Elle com-

porte la marque du moteur, le type du moteur et son numéro de fabrication. Enfin, l'année modèle est inscrite par un marquage au tampon encreur, sous l'interrupteur de feuillure côté conducteur. (GSA).



CLÉS

La clé la plus petite commande le bouchon de réservoir de carburant, la plus grande le contact et le démarrage. Enfin la clé intermédiaire ouvre les portes, sur les GS. Sur la GSA, une clé repliable est destinée au combiné antivol-contact-démarrage. Sur cette voiture une clé plus petite commande la fermeture et l'ouverture des portières.



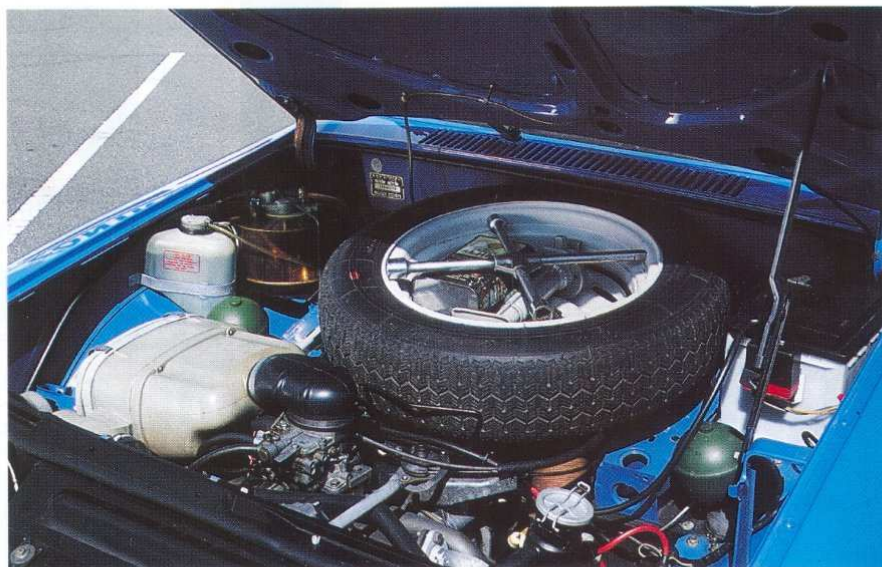
- 1- aérateur mobile
- 2- ampère-mètre
- 3- jauge à essence
- 4- compteur de vitesse
- 5- compte-kilométrique
- 6- compte-tours
- 7- montre
- 8- climatisation
- 9- commande de dégivrage
- 10- commande phare/code
- 11- totalisateur journalier
- 12- contact
- 13- starter
- 14- commande des clignotants
- 15- commande des essuie-glaces

Ci-contre : tableau de bord de GS X2 à compteurs ronds.

CAPOT

Pour ouvrir le capot moteur, tirer l'anneau situé à gauche du conducteur, sous la planche de bord. Le capot est alors déverrouillé. Sortir de la voiture et face au capot, glisser la main sous le capot, à gauche du verrouillage central, et tirer vers soi le levier de sécurité. Ouvrir à fond le capot et le laisser redescendre, il sera maintenu en place automatiquement par la béquille.

Pour le refermer, le soulever légèrement, dégager la béquille du cran, en la repliant vers soi et abaisser le capot. Avant la fin de la course lâcher le capot, pour un bon enclenchement.



BATTERIE/ALLUMEUR

Elle est située dans le compartiment moteur, sur la droite. C'est une 12 Volts- 35 Ah. Vérifier la propreté des bornes et des cosses, ne jamais débrancher les cosses des bornes quand le moteur tourne, ne pas

recharger la batterie sans avoir débranché les cosses des deux bornes.

L'allumeur est un SEV Marchal à cassette, ou un Ducellier sans cassette, entraîné par l'arbre à cames côté gauche avec correcteur d'avance. Les bougies sont des SEV Marchal, 34 HS à culot long.

BOÎTE DE VITESSES

Les positions des vitesses sont indiquées sur la console centrale, la marche arrière étant repérée par le symbole R. L'engagement de la marche arrière entraîne l'allumage des feux de recul (GSA). Sur les GS Cmatic, à convertisseur, les première, deuxième et troisième sont repérées par 1, 2, et 3, et P désigne la position parking. La marche arrière est repérée par la lettre R.

La capacité de la boîte de vitesses est de 1,4 litre.



RÉSERVOIR DE CARBURANT

Il est situé dans l'aile arrière droite de la voiture. Pour ouvrir le bouchon, appuyer en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre. Sa capacité est de 43 litres, dont une réserve permettant de rouler pendant 50 km environ.





PHARES

Le changement des lampes à halogène doit se faire projecteurs éteints depuis quelques minutes. Ne pas toucher directement l'ampoule neuve avec les doigts, ne pas utiliser de chiffon pelucheux. Le boîtier des fusibles est situé dans le compartiment moteur sur le tablier d'avant, côté gauche (GSA).

Les phares anti-brouillard de marque Cibie étaient montés d'origine sur les GSX et X2, versions les plus sportives des GS.



ROUES

Les pneumatiques préconisés pour les GSA sont les suivants : Michelin 145 SR 15 XZX Tubeless, et sur option montés sur les jantes en alliage léger, les 145 HR 15 XVS Tubeless. Également autorisés, les pneus neige 145 - 15 X (M+S) Tubeless (GSA).

La roue de secours est située sous le capot et contient, en son centre, le cric. La manivelle se trouve à droite de la roue de secours.



GARDE-AU-SOL

La commande située à la droite du conducteur, entre les sièges avant, permet de faire varier la hauteur libre sous la voiture. La position normale de route, repère 1, assure le meilleur confort, pour une conduite normale. L'encoche numéro 2 est à utiliser sur certaines routes difficiles. Dans ce cas, la garde-au-sol est augmentée. Enfin, l'encoche la plus arrière, est à utiliser lors des changements de roues. Elle correspond à la hauteur maximale de la voiture. Elle ne doit pas être utilisée en roulant, sauf cas exceptionnel. Lors d'une intervention éventuelle sous le véhicule, il est impératif de mettre une cale sous la voiture.



LA COURSE QUAND MÊME

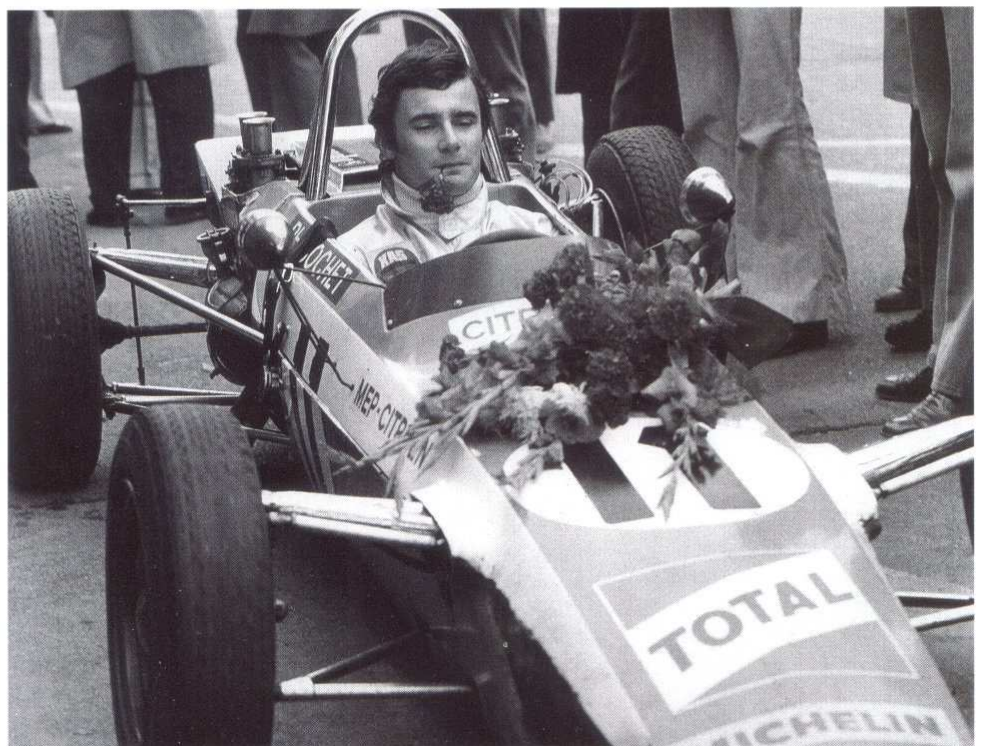
Bien que dotée de qualités indéniables, la GS n'a pas été une bête de course, loin de là. En revanche, entre quelques participations à des rallyes, elle a prêté son moteur à une monoplace qui a fait parler d'elle, la Mep.





À la Ronde hivernale de Chamonix, troisième du nom, sur la neige et la glace, les GS s'en sont donné à cœur joie. C'était en 1972 et au volant, la plupart des pilotes de Formule 1 se sont ainsi amusés comme de petits fous. Jean-Pierre Beltoise, Derek Bell, Guy Ligier et leurs bandes de copains étaient présents au volant d'une douzaine de GS.

À gauche, le Mep X27, animée par un moteur de GS, a donné du bonheur à de nombreux pilotes amateurs, dont Philippe Bochet, champion de France 1972 de la spécialité (à droite). Rappelons que les Mep, du nom de leur inventeur Maurice-Émile Pezous, étaient équipées de moteurs de GS et qu'elles disputèrent les saisons 1972 à 1976.





Ci-dessus, Rallye des Ardennes, 6 et 7 avril 1974. La GS de l'équipage Christian Perrot et Pierre Closset terminera à la 13^e place du Groupe 2. Ci-dessous, Rallye de Château-Thierry, 23 et 24 octobre 1971.
La GS 1015 cm³ de l'équipage Daniel Goumilloux-Alain François, en pleine attaque.
Un grand merci à Bruno Gauthier qui a en charge la photothèque du musée de Lohéac, dont ces photos sont extraites.
On peut le joindre pour d'éventuelles recherches au 02 99 34 02 32.





En haut : le confort de la GS a sans doute été un atout majeur pour que cet équipage Colignon-Vannevel s'engage dans le Rallye Paris-Dakar. Ci-dessus, un équipage bien connu des rallyes sur terre en 1975 et 1976 : Cavallo-Bertrand, ici au Rallye Terre de Beauce. Ils ont été remarqués également ces années-là au Rallye Infernal, à la Ronde de l'Île-de-France et au Rallye tout-terrain Jean de La Fontaine.

ROULEZ JEUNESSE

Voiture familiale par excellence, la GS se devait de figurer aux catalogues des fabricants de modèles réduits populaires des années 1970 et 1980.

En voici quelques exemples, confiés par Régis Guyot, inconditionnel de la marque aux chevrons, qui anime la Boutique le Chat botté.



La grosse GS, en matière plastique, est une fabrication Mont-Blanc, à l'échelle 1/14°. Au premier plan de gauche à droite, une Norev au 1/43°, portes ouvertes, puis suivent trois Solido en métal. Enfin, la GS rouge à l'extrême gauche est une Minialuxe.

De gauche à droite une Guisval en métal, au 1/64°. Au centre, un pick-up, transformation personnelle d'un amateur, sur base Solido. Enfin à droite une voiture promotionnelle sans marque, au 1/48°.



Alci, tous les modèles du catalogue RR, au 1/43° en résine. De gauche à droite et de haut en bas : toute blanche, une GS 1105, la GS Birotor, une GS Pallas et une GS X2. Au premier plan, la GS Basalte qui est une série limitée, une GS Pallas, la GS X3 et une GS X2 bleu Hunaudières, comme celle de notre essai. Toutes ces voitures proviennent de la boutique Le chat botté, 85 boulevard Lefebvre, 75 015 Paris. Tél. : 01 42 50 41 62.