

auto motor und sport

Belgian PB 30 — Österreich der 1960, Porsche Box 230, Protonen
PT 1 —, Sedan 1, 20, Kanada 1 2 — 20, Luxemburg 21 20 —, Hubsch
1000 10 1 —, Kometen der (100, 1000) 100, Österreich 2 10 —
Porsche 10 10 —, Schweizer der 1960, 1000, 100, Schweiz 10 10 —
Sedan 10 10 —, USA/Österreich 10 10 — 10, 1000 10 10 —

E 1418

Heft 2 16. Januar 1971

DM 1,80

Das Wischer-Dilemma
50 000 km Dauertest Mercedes 230

Das Wunderding **Test**
Citroen GS

Ferrari für jedermann? **Test**
Audi Coupé



test
auto
motor
-sport

Citroen GS

GUTES NIVEAU



Bei Citroen sind nicht nur die Autos anders. Auch in der Modellpolitik handelte man allen Erfahrungen, die sich die übrige Automobilindustrie im Laufe der Zeit zunutze gemacht hatte, zuwider. Man verschmähte über Jahre hinweg die Mittelklasse und beschränkte sich systematisch auf die Gruppe der ganz kleinen und ziemlich großen Autos. Mit diesem Rezept hat das für technische Originalität bekannte Unternehmen zwar ein sehr individuelles Image aufbereitet, nicht aber für jenes überschüssige Geld in der Kasse gesorgt, das eigentlich in jedem Betrieb gefragt ist. Zweifellos ist die gemessen an anderen Unternehmen bescheidene Gewinnspanne Ergebnis einer gewissen Starrköpfigkeit: Mit dem 2 CV und seinen Abarten in der Klein-Klasse und den DS-Typen im Feudal-Bereich ließ man mutwillig ein Feld ungenutzt, das sich genau dazwischen auftut und in dem im Automobilbau das meiste Geld verdient wird.

Diese eigenwillige Einstellung freilich gehört mittlerweile der Vergangenheit an. Man möchte auch im gängigen 7000 Mark-Bereich in Zukunft ein Wort mitreden, und um das zu tun, entwickelte man ein völlig neues Auto — parallel zu jenem anderen Objekt, das in der Preisklasse über 30 000 DM auch renommierte Konkurrenz in vielen Bereichen klar in den Schatten stellt. Im Gegensatz zum großen SM, der ganz eindeutig als Demonstrationsobjekt futuristischer Automobil-Technik ausgelegt wurde und auch vom Preis her nur für einen kleinen Käuferkreis in Frage kommt, soll der Mittelklasse-Typ GS ein Brot-und-Butter-Auto werden, mit dem sich ansehnliche Stückzahlen erreichen lassen. Daß dieses Vorhaben auch in den gemäßigten Preis-Gebieten mit anspruchsvoller Technik in Angriff genommen wurde, spricht nur für Citroen, wo man das Autofahren unter ganz speziellen Aspekten sieht.

Karosserie: Geräumig und unverwechselbar

So ist es auch kein Wunder, daß der GS ein sehr typischer Citroen geworden ist — Ein-

zelgänger in möglicherweise großer Stückzahl. Wer erwartet hat, der Mittelklasse-Citroen sei äußerlich ein an den vorherrschenden Massengeschmack angepaßtes Auto mit langer, hoher Motorhaube und stummeligem Heck, sieht sich enttäuscht: Nichts an dieser Karosserie erinnert an etablierte Formen, mit keinem Auto hat der GS Ähnlichkeit. Für die Citroen-Stylisten verheißt diese Feststellung Freude; ganz sicher könnte man sie nicht stärker verärgern als mit der Feststellung, das neue Auto habe rein formal Anklänge zu Massenprodukten wie Ford oder Opel. Daß dies in keiner Weise der Fall ist, verdankt der GS in erster Linie seinen formalen Gegensätzlichkeiten: einer sehr flachen, rundlichen Motorhaube und einem radikal beschnittenen Heck, wie man es auch zuweilen bei Renn-

Vorzüge

- Ausgezeichneter Fahrkomfort
- Sehr sichere Fahreigenschaften
- Direkte, leichtgängige Lenkung
- Sehr wirksame Bremsen
- Gemessen am Hubraum gute Fahrleistungen

Nachteile

- Schlechte Kaltlauf-Eigenschaften
- Mäßige Motor-Elastizität
- Sorglose Verarbeitung
- Ungenügende Heizwirkung

prototypen beobachtet. Obwohl die Gegensätze beträchtlich sind, wirkt der GS ausgesprochen harmonisch — und höchst individuell dazu: Trotz unscheinbarer Außenabmessungen erwies sich das Auto im Straßenverkehr als bemerkenswerte Novität und fand intensive Beachtung.

Der Gesichtspunkt des Außergewöhnlichen verliert sich auch nicht, wenn man im Innenraum Platz genommen hat. Wie erwartet, findet man ein Einspeichen-Lenkrad vor und höchst komfortable Sitze, in denen man relativ weit versinkt und die auch nicht mehr so schnell verlassen werden wollen. Tatsächlich ist allein der Sitzkomfort schon so gut, daß man sich kaum eine Steigerung vorstellen kann — auch der manchmal zum Vergleich herangezogene Club-Sessel muß an dieser Stelle in

den Hintergrund treten. Die Innenraum-Verhältnisse sind für ein Auto dieser Größe ordentlich, was ganz besonders für Fahrer und Beifahrer gilt: Sie genießen reichlich Platz vor allem für die Füße — zur Seite ist der Raum knapper bemessen. Im Fond des GS ist nahezu gleicher Sitzkomfort wie auf den vorderen Plätzen gegeben, denn auch die Rücksitzbank, die für zwei Leute genügend Platz bereithält, bietet Fauteuil-ähnlichen Komfort, wenn auch mit knapper bemessenem Beinraum. Immerhin ist der GS von den Platzverhältnissen her ein sehr brauchbarer Viersitzer, in dem sich eine weitere fünfte Person kurzfristig gut unterbringen läßt.

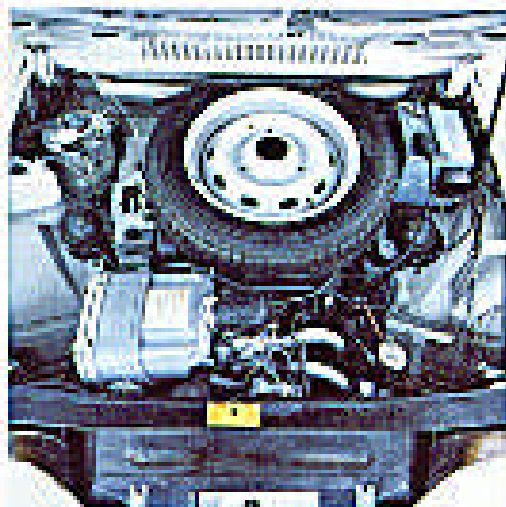
Die größere Behaglichkeit offeriert, wie bei den meisten Autos, natürlich das Front-Abteil, zumal die entspannte Position des Fahrers nicht durch Ungeschicklichkeiten nennenswert getrübt wird. Das Armaturenbrett ist zwar ebenfalls sehr Citroen-typisch, aber es ist weitgehend frei von den Unverständlichkeiten, die vor längerer Zeit einmal die Groß-Typen auszeichneten. Scheibenwischer und -wascher liegen gut zur Hand, und auch der Lichtschalter unmittelbar am Lenkrad verrät, daß man sich um praktische Bedienungsmöglichkeiten Gedanken gemacht hat. Eine völlig neuartige Lösung stellt die Handbrems-Bedienung dar: Man zieht einen überdimensionalen Griff am Armaturenbrett, um das Auto sicher zu arretieren. Als weniger praktisch erwiesen sich Choke und Tachometer: Während ersterer versteckt unterhalb des Lenkrades aufzufinden ist und — verstellbar in zwei Stufen — bei stärkster Gemisch-Anreicherung eine arretierende menschliche Hand notwendig hat, erstaunt der Geschwindigkeitsmesser durch absolute Fremdartigkeit. Wohl in erster Linie der Eigenwilligkeit zuliebe verzichtete man bei Citroen auf eine herkömmliche Skala mit Zeiger, sondern sah einen Walzen-Tacho vor, der den jeweiligen Tempo-Wert mit Hilfe eines Vergrößerungsglases an den Fahrer mittelt. Der Effekt freilich ist weniger gut als die Idee: Das beleuchtbare Zyklopen-Auge ist ungeachtet der jeweils herausgepickten und zum Auge

des Fahrers weitergeleiteten km/h-Daten in seiner Aussage verwirrend — ganz besonders, wenn man sich gerade zwischen zwei markanten Tempo-Ziffern bewegt. Keine Frage: Der alte Rund-Tachometer kann es besser, wenn auch nicht origineller. Immerhin aber sorgte das von den Abmessungen her zierliche Zyklopen-Auge für zusätzlichen Platz am Armaturenbrett, der in der Ausstattungs-Variante „Club“ mit einem Drehzahlmesser nutzbar gemacht wurde. Auch dieses Instrument ist anders als sonst, nämlich nicht rund, aber es läßt sich gut ablesen. Als Zugeständnis und psychologische Erleichterung für jene GS-Fahrer, die Scheu vor hohen Drehzahlen entwickeln, färbte man die verfügbare Skala nicht nur im Warnbereich rot, sondern bis dahin grün — moralische Hilfestellung, an die sich Ur-Porsche-Fahrer gut erinnern können. Die Verarbeitung des Testwagens machte noch keinen befriedigenden Eindruck. Obwohl es sich um ein Auto der Vorserie handelte, erstaunte die Sorglosigkeit, mit der diverse Details in das Gesamtgefüge eingeordnet waren. Man darf in dieser Beziehung bei Citroen auch nach Anlaufen der Produktion keine Wunder erwarten, denn ganz offensichtlich wird gerade darauf nur unbedeutender Wert gelegt. Für den im allgemeinen auf Qualität erpichten deutschen Autokäufer bedeutet dies planmäßiges Umdenken; echte Wertarbeit sucht das ingenieure französische Werk vor allem im Fahrkomfort und in der Fahrsicherheit — offen liegende Klebestellen, labile Plastikverschalungen und ungenau eingebaute Verkleidungen stören im Ursprungsland Frankreich viel weniger als sonstwo. Daß Citroen dagegen auf möglichst familienfreundliche Fortbewegung allergrößten Wert legt, dokumentiert unter anderem auch der Kofferraum: Beim GS zeichnete er sich durch beachtliches Format (360 Liter nach auto motor und sport-Norm) und eine extrem tief liegende Ladekante aus. Man muß sich also bücken, wenn man den neuen Citroen belädt, aber man wird durch große Ladekapazität sehr ausreichend entschädigt.



Auch der GS bekam das für manche Citroën-Modelle typische Einspeichen-Lenkrad (links). Im Innenraum dominierten stoffbezogene Sitze, die den Passagieren größtes Wohlbefinden zeichnert. Der kleine Vierzylinder-Motor ist luftgekühlt; zwei oben liegende Nockenwellen sorgen für ausgezeichnetes Drehmoment, ein großer Luftfilter hält den Ausstossgeräusch-Pegel niedrig.





Motor: Hohe Drehzahlen erwünscht

Daß der Citroen GS keinen Wankelmotor bekam, sondern mit einem völlig neu entwickelten Vierzylinder-Kolbenmotor ausgerüstet wurde, beweist nicht, daß die verant-

wortlichen Techniker des Hauses der Kreiskolben-Bewegung grundsätzlich ablehnend gegenüberstünden. Im Gegenteil: Das zusammen mit dem Wankel-Pionier NSU gemeinsam entwickelte Co-motor-Projekt, das die Verwendung eines Einscheiben-

FORTSETZUNG AUF SEITE 58

Technische Daten und Meßwerte

Citroen GS

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 74 x 59 mm, Hubraum 1015 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 54 PS bei 6250 U/min, spezifische Leistung 53,2 PS/Liter, maximales Drehmoment 7,2 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6250 U/min) 12,3 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 4325 U/min) 8,5 m/s, 2fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Zahnriemen, Luftkühlung, Druckumlaufschmierung, Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4 Liter, 1 Solex Registervergaser CICM, mechanische Kraftstoffpumpe, 43 Liter-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 30 Ah, Wechselstromlichtmaschine (Club) 490 Watt, (Confort) 390 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, Betätigung mechanisch, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,818 (16,704), II. 2,375 (10,390), III. 1,524 (6,668), IV. 1,120 (4,900), R. 4,182 (18,296), Achsantrieb 4,375.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern, hydropneumatische Federung, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Vorderräder wirkend, Betätigung am Armaturenbrett, Felgen 4 1/2 J x 15, Gürtelreifen Michelin zX 145 SR 15, Abrollumfang 1890 mm.

ABMESSUNGEN

Radstand 2550 mm, Spur 1378/1328 mm, Außenmaße 4120 x 1608 x 1349 mm, Innenbreite vorn 1330 mm, hinten 1325 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante von 885 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 455 mm, Knieaum hinten 160-300 mm, Wendekreis links 10,5 m, rechts 10,4 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumkapazität (ams-Norm) 360 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 900 kg (davon Vorderachse 560 kg, Hinterachse 340 kg, Gewichtsverteilung 62,2:37,8), zulässiges Ge-

samtgewicht 1295 kg, Zuladung 395 kg, Personenindexzahl 4,6, höchstzulässige Anhängelast 800 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 16,7 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 23,0 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 150,6 km/h
(entsprechende Drehzahl 6500 U/min)
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	4,0 s
0 bis 60 km/h	7,5 s
0 bis 80 km/h	12,2 s
0 bis 100 km/h	18,5 s
0 bis 120 km/h	30,2 s
1 km mit stehendem Start	39,0 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	9,9 s
40 bis 80 km/h	18,8 s
40 bis 100 km/h	29,2 s
40 bis 120 km/h	44,0 s
1 km ab 40 km/h	43,2 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 47 km/h
II. Gang	10 bis 77 km/h
III. Gang	21 bis 119 km/h
IV. Gang	36 bis 162 km/h*

* theoretischer Wert

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40	39
60	58
80	77
100	96

120	115
140	135

Kilometerzählerabweichung unter 1%

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	53 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	83 Phon (dBA)

VERBRAUCH

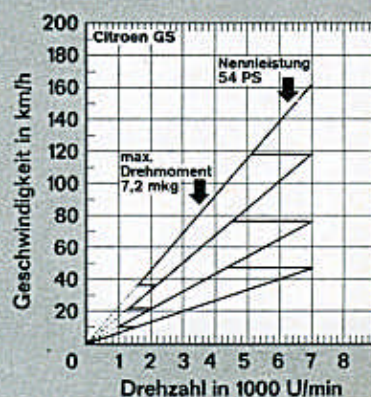
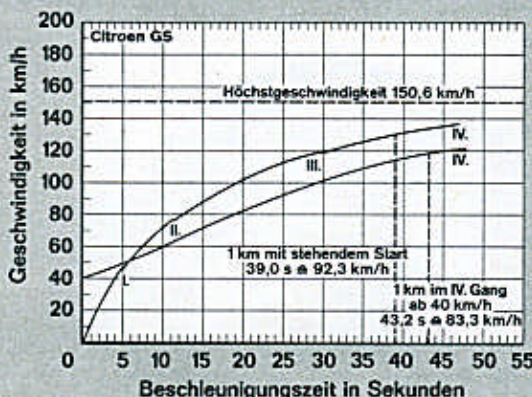
Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 105 km/h	8,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	12,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 65 km/h	9,0 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	11,7 L/100 km
Kurzstrecke	9,5-11,0 L/100 km
Testverbrauch	10,5 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km
Hersteller:	S. A. André Citroen, Paris, Frankreich.
Importeur:	Citroen Automobil AG., 505 Porz-Westhoven.

PREIS

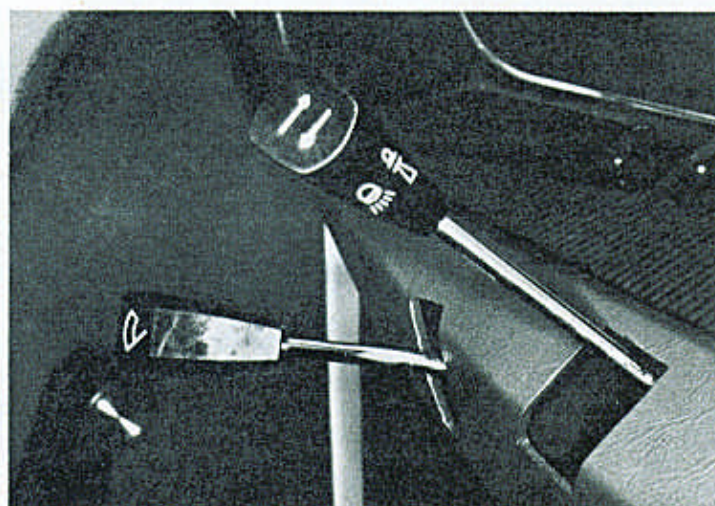
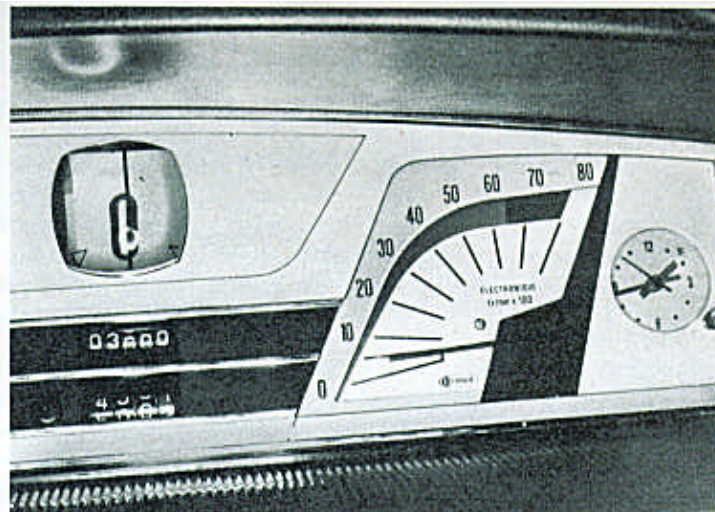
Limousine Club	DM 7 990.—
Limousine Confort	DM 7 600.—
Österreich:	
Limousine Club	öS 62 900.—
Limousine Confort	öS 59 900.—
Schweiz:	
Limousine Club	sfr 9 595.—
Limousine Confort	sfr 9 090.—



Von ungewöhnlicher Machart ist der Tachometer; serienmäßig gibt es im Club-Modell einen Drehzahlmesser und eine kleine Zeit-Anzeige, die das Format einer Armbanduhr hat. Gut gelöst ist die Bedienungsmöglichkeit für Scheibenwischer und -wascher (darunter). Die Heckscheibe im GS ist ebenso wie die Ablage sehr groß geraten (unten).

Wankel-Aggregats für ein solches Auto vorsieht, reift weiter auf den Prüfständen — im Moment freilich hielt man diese zukunftssträchtige Lösung noch für verfrüht. So kommt es, daß der unkonventionelle GS konventionell motorisiert ist, mit einem knapp über 1000 Kubikzentimeter großen Boxermotor, der die für Citroen typische Eigenart vor allem durch seine Luftkühlung dokumentiert. Bei Citroen hat man mit luftgekühlten Frontmotor-Aggregaten intensive Erfahrung, und seit einiger Zeit hat man diese Erfahrung sogar mit Motoren höherer Literleistung. Sowohl 2 CV 4 als auch Dyane 6 arbeiten mit durchweg sportlichen Betriebsdrehzahlen und sind ebenfalls luftgekühlt — Grund genug für die Verantwortlichen des Hauses, auch den neu entwickelten Vierzylinder mit diesem Merkmal zu versehen. Von der Konstruktion her ist das neue Triebwerk ein sehr modernes: Der Kolbenhub beträgt nur 59 Millimeter (Bohrung: 74 mm), was auch bei hohen Drehzahlen niedrige Kolbengeschwindigkeiten garantiert. Im übrigen wurde erheblicher Aufwand mit der Ventilsteuerung getrieben, denn der GS-Motor hat zwei obenliegende Nockenwellen, die die schräg angeordneten Ventile über kurze Schlepphebel betätigen. Der Antrieb der Nockenwellen erfolgt über Zahnriemen — eine Lösung, die, ganz unter dem Siegel der Verschwiegenheit, allgemein immer geräuchlicher wird. Daß der Motor nicht die zeitgemäßere Wasserkühlung bekam, hat unter anderem technische Hintergründe: Luftgekühlte Motoren bauen leichter und sind

deshalb, mit Rücksicht auf die Fahreigenschaften des Wagens, besser an exponierter Stelle unterzubringen — wie beispielsweise vor der Vorderachse beim GS. Gleichzeitig sind luftgekühlte Motoren aber auch lauter — ein Tatbestand, dem Citroen mit erheblichem technischen Aufwand zuleibe rückte. Tatsächlich geht der GS-Motor auch bei hohen Drehzahlen bemerkenswert leise, im Leerlauf gar ist von außen nur ein schnüffelndes Murmeln zu hören. Dieses für Luftkühlung niedrige Geräuschniveau hat seine Ursache in einem sehr leisen Ventiltrieb und einer ausgeklügelten Form des auf der Kurbelwelle sitzenden Ventilators, dessen Flügel so geschickt profiliert sind, daß beim Hochdrehen nur ein summenartiges Geräusch ertönt. Im Nachhinein betrachtet taten die Citroen-Techniker gut daran, dem Geräuschkomfort viele Arbeitsstunden zu widmen, denn im Fahrbetrieb bewegt sich die Drehzahlmesser-Nadel des GS selten unterhalb von 4000 U/min. Bei einem fast 900 Kilogramm schweren Auto mit nur einem Liter Hubraum ist das nicht er-

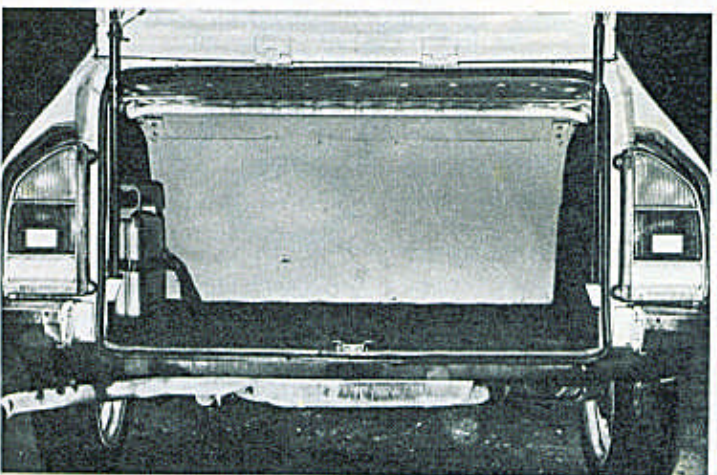
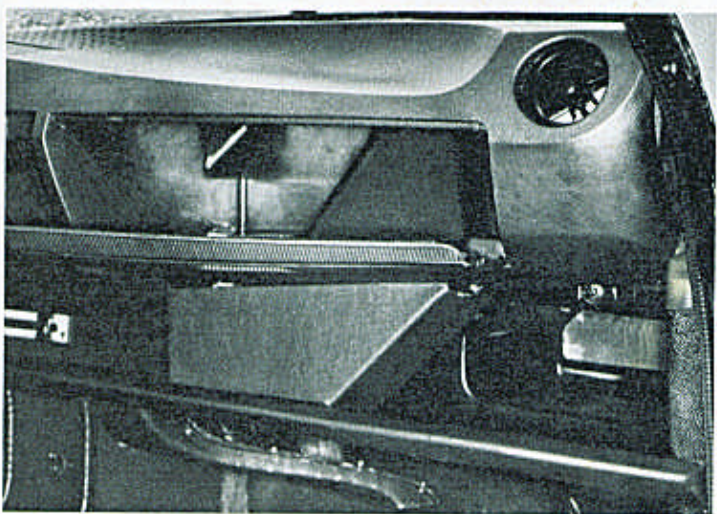


ZUM VERGLEICH		Citroen GS	Fiat 128	Opel Kadett	Renault 6 TL	Simca 1100 GLS
Hubraum	ccm	1015	1116	1078	1108	1118
Leistung	PS/U/min	54/6250	55/6000	45/5000	45/5500	60/6000
Preis	DM	7600.—	5970.—	6682.—	5900.—	6798.—
Beschleunigung in sec						
0 bis 60 km/h		7,5	6,5	8,4	8,0	6,7
0 bis 80 km/h		12,2	10,3	14,0	13,4	10,5
0 bis 100 km/h		18,5	16,4	23,8	22,0	16,9
0 bis 120 km/h		30,2	27,0	45,3	38,2	28,8
1 km mit stehendem Start		39,0	38,1	41,9	40,9	38,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	150,6	145,2	129,0	131,0	147,0



Als äußerst praktisch erwies sich der Handbrems-Zuggriff am Armaturenbrett (links). Im Handschuhfach geht es ziemlich eng zu — viel mehr Handschuhe gehen wirklich nicht hinein (darunter). Der Kofferraum ist für ein Auto dieser Klasse sehr geräumig (unten).

FOTOS: WEITMANN



staunlich: Man muß, um zügig voranzukommen, von den bis 7000 Touren reichenden Drehzahlreserven beim GS fast immer Gebrauch machen, denn in den unteren Regionen ist sehr wenig Durchzugskraft vorhanden. Außer dem schlechten Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen zeigte der Testwagen in diesem Bereich noch sehr viel störendere Eigenarten: Zumal in kaltem Zustand erfolgte das Gasannehmen nur in höchst unwilliger Form, was die ersten

Kilometer nach dem Kaltstart jeweils zu einem beschwerlichen Unterfangen gestaltete. So war es auch nach kalten Nächten so gut wie unerlässlich, den Motor nach dem Anspringen im Stand etwas warmlaufen zu lassen, denn auch mit Choke-Hilfe war ein spontanes Anfahren nicht immer möglich. Leider verlor sich dieser Zustand auch nach Erreichen der Betriebstemperatur nicht ganz, denn immer dann, wenn kurzzeitig vom Gas weggegangen werden

mußte, machten neuerliche Atembeschwerden das zügige Beschleunigen zur Mühe.

Im übrigen und von den Abstimmungen — Schwierigkeiten abgesehen bewies der GS-Motor, daß selbst eine runde Tonne Gewicht mit einem drehfreudigen Einliter-Motor ordentlich bewegt werden kann. Der Testwagen beschleunigte in 18,5 Sekunden vom Stand auf 100 km/h und erreichte den für diese Hubraumklasse respektablen Höchstgeschwindigkeits-Wert von 150 km/h, was nicht zuletzt auf die aerodynamischen Qualitäten der GS-Karosserie zurückzuführen ist. Auch in dieser Hinsicht ist dieser neueste Citroën ein markanter Beitrag des Hauses, der den Vergleich mit den großen DS-Modellen aushält: Genau wie sie garantiert auch der kleinere Bruder ausreichende Höchstgeschwindigkeit bei effektiv geringer Leistung.

Die sehr sportliche Leistungscharakteristik des GS-Triebwerks erfordert nicht nur eine neue Einstellung gegenüber hohen Betriebsdrehzahlen, sondern auch ausgiebigen Schalthebel-Gebrauch. Beim GS ging Citroën von der Krückstock-Schaltung der kleinen Typen ab und verlegte den Schalthebel auf den Getriebetunnel, wo er nicht minder gut zu erreichen ist. Das Getriebe selbst befriedigt weniger; zumal im Schiebetrieb war es nicht frei von Geräuschen, auch hatte die Synchronisierung Mühe, schnelle Gangwechsel ohne Kratzen hinter sich zu bringen. Die Schaltführung innerhalb der Kulisse ist ebenfalls nicht optimal; man findet auf den zur Verfügung stehenden Wegen eine nur

ausreichende Genauigkeit vor. Kritik verdient auch die Heizung des GS. Dank Luftkühlung schwankt die Heizleistung je nach Betriebstemperatur und Drehzahl sehr stark, und auch mit der Dosierung ist es nicht gut bestellt. Insgesamt ist die Ausbeute bei tieferen Minusgraden nur mager — speziell, wenn vorwiegend im Stadtverkehr gefahren wird. Wider Erwarten gut funktionierte dagegen die Frontscheiben-Entfroster: Der GS hat ein elektrisches Gebläse, das zwar ziemlich laut plärrt, aber selbst mit einem intensiv vereisten vorderen Ausguck relativ schnell fertig wird.

Fahrwerk: Komfortabel und sicher

Zweifelloos verdient sich der GS die meisten Meriten mit Hilfe seiner Bodengruppe, die vom Herkömmlichen noch stärker abweicht als der eigenwillige Tachometer oder der luftgekühlte Frontmotor. Denn gerade an dieser Stelle ist unverkennbar, daß es den verantwortlichen Technikern des Hauses um das Optimum ging, was Fahreigenschaften und Fahrkomfort betrifft. Daß dieses Optimum nachweislich erreicht wurde, verdankt der GS weitgehend seiner hydropneumatischen Federung, die das französische Werk bislang nur in seinen großen DS-Typen offerierte. Im GS wird dieser ungewöhnliche Komfort- und Bodenfreiheit-Erzeuger erstmals in einer preisgünstigen Klasse angeboten, was unter anderem bedeuten wird, daß das System seine Bewährungsproben nun auch in grö-

FORTSETZUNG AUF SEITE 71

Resultate

Citroen GS

Karosserie

Individuell geformte Karosserie mit ausreichendem Platz für vier Personen. Für das Wagenformat großer Kofferraum (360 Liter nach auto motor und sport-Norm) mit sehr tiefer Ladekante. Nur durchschnittliche Verarbeitungsqualität.

Ausstattung

Im Modell Club gute Ausstattung, unter anderem Liegesitze und Drehzahlmesser. Schlecht ablesbarer Tachometer.

Bedienung

Praktische Bedienungshebel für Scheibenwischer und -wascher. Sehr gut erreichbare Handbremse am Armaturenbrett, umständliche Bedienung von Choke und Zündschloß.

Kraftübertragung

Nur mittelmäßige Synchronisierung des Vierganggetriebes, Exaktheit der Schaltung nur durchschnittlich. Gut zur Hand liegender Mittelschalthebel.

Motor

Hochdrehender Vierzylinder-Motor mit Luftkühlung. Wenig Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich, sehr schlechte Kaltlaufeigenschaften und Übergänge. Schwache Heizwirkung, vor allem bei Stadtverkehr.

Fahrleistungen

Für die Hubraumklasse gute Fahrleistungen, hohe Spitzengeschwindigkeit (150 km/h).

Verbrauch

Für Fahrleistungen und Wagengewicht angemessener Benzinverbrauch (Super). Maximalwerte bis 12 Liter/100 km möglich.

Fahreigenschaften

Äußerst sichere und gutmütige Fahreigenschaften unter allen Bedingungen. Völlig problemloses Kurvenverhalten mit leichter Untersteuerneigung. Sehr guter Geradeauslauf.

Fahrkomfort

Dank hydropneumatischer Federung beispielhafter Fahrkomfort vor allem bei höheren Geschwindigkeiten. Hervorragendes Schluckvermögen speziell auf langen Bodenwellen.

Lenkung

Direkte, leichtgängige Lenkung mit ausgezeichneter Exaktheit. Frontantriebskräfte praktisch nicht spürbar.

Bremsen

Sehr kurzer Pedalweg, ausgezeichnete Bremswirkung unter allen Bedingungen. Kein Tauchen des Aufbaus bei starker Verzögerung.

Bei den Stückzahlen absolviert. Tatsächlich aber ist Skepsis hier kaum mehr angebracht, denn die DS-Modelle hatten die Hydropneumatik von Anfang an, so daß man mittlerweile und dank deren langer Geschichte von einer ausgereifen Lösung sprechen kann. Im übrigen gibt es, auch beim neuen GS, ohnehin nur Lobendes zu sagen: Der GS setzt mit seinem gebotenen Fahrkomfort einen neuen Markstein — ganz besonders, wenn man den Standard in seiner Preis- und erst recht Hubraumklasse zum Vergleich heranzieht. Am deutlichsten wird seine Überlegenheit beim schnellen Fahren auf schlechten Straßen: Während auch gut gefederte Konkurrenz-Fabrikate hier zwar ordentlichen Komfort gewährleisten, aber gleichzeitig mit ausgeprägten Vertikal-Bewegungen der Karosserie zu tun haben, schluckt der GS sämtliche Hindernisse ohne nennenswerte Beschleunigungen des Aufbaus und ohne seinen Passagieren mitzuteilen, was sich unter den Rädern abspielt. So kommt es auch, daß man den GS auf minderen Pisten zweiter oder dritter Ordnung fast immer schneller fährt als vergleichbare andere Autos, eingeschlossen die durchweg komfortbewußte Konkurrenz aus Frankreich. Zweifellos ist hier das Bestmögliche erreicht worden — eine Steigerung ist in diesem Wagenformat kaum mehr denkbar. Weniger gut ist dagegen der Abroll-Komfort bei niedrigen Geschwindigkeiten: Der mit Michelin zX bestückte Testwagen reagierte beim langsamen Fahren ziemlich deutlich auf Fugen oder einzelne Schlaglöcher und tat dies auch durch Geräusche kund — vor allem auf Kopfsteinpflaster, das die Karosserie speziell bei gemächlicher Fahrt fühlbar dröhnen ließ. Diese Abstriche sind freilich weniger gravierend, denn insgesamt muß man dem gebotenen Fahrkomfort eine ausgezeichnete Note ausstellen. Dies gilt um so mehr, als die Güte der Federung nicht auf Kosten der Straßenlage ging. Im Gegenteil: Auch hier setzt der GS neue Maßstäbe und zeigt in den verschiedenen Bewertungspunkten mit aller Deutlichkeit auf, wie fahrsicher

test
auto
motor
-sport

Citroen GS

FORTSETZUNG VON SEITE 59

Autos heute sein können. Mitverantwortlich an den guten Fahreigenschaften ist die äußerst exakte und leichtgängige Lenkung, die selbst bei scharfer Fahrt in keiner Weise spüren läßt, daß man es mit einem Fronttriebler zu tun hat. Geschickt kaschiert das zielgenaue Steuer-Element auch die Untersteuer-Neigung des GS: Auch in sehr schnell gefahrenen Kurven hat man das Auto immer bestens unter Kontrolle und genießt optimales Sicherheits-Gefühl — ein Zustand, der sich auch durch plötzliches Gaswegnehmen in Biegungen nicht nachteilig beeinflussen läßt. Die Bremsen passen zu diesem vorzüglichen Bild ebenfalls: Die Anlage mit insgesamt vier Scheiben verzögert das Auto mit minimalem Pedalweg und praktisch nicht wahrnehmbarem „Tauchen“ des Aufbaus.

□

Auch dieser Citroen weist, ähnlich wie seine großen Brüder, in die Zukunft — allerdings zu konsumfreudigem Preis. Der GS wird in zwei Ausstattungsvarianten angeboten, als „Confort“ und als „Club“, wobei letzterer knapp 8000 Mark kostet. Das ist sehr viel Geld, wenn man in ihm einfach ein 150 km/h schnelles Einliter-Auto sieht, dem darüber hinaus die Fähigkeit gegeben ist, seine Bodenfreiheit den Wegverhältnissen anzupassen. Aber zweifellos wird man gerade diesem Auto mit einer solchen Betrachtung nicht gerecht; man muß ihn mehr als sparsam motorisierten Beitrag zur Komfort-Klasse betrachten, und in diesem Sinne kann man ihm eigentlich nur alles Gute wünschen: Zum Beispiel einen elastischeren Motor, eine bessere Heizung und eine sorgfältigere Verarbeitung. In den wichtigsten anderen Punkten setzt er die Maßstäbe.

Klaus Westrup