Publicado en el 08/01/2016

El Citroën GS cumple 45 años

En la década de 1960, Citroën lanzó un estudio para conquistar un segmento que empezaba a crecer y en el que estaba ausente: las berlinas de tamaño medio. Este estudio acabó cristalizando en un modelo que marcó una época: el Citroën GS.

Diseñado por Robert Opron, “padre” de otros modelos míticos como el SM o el CX, y presentado en el salón de París de 1970, el GS reforzó la imagen de Citroën entre el gran público con una línea y un interior originales asociados con soluciones técnicas avanzadas, pensadas para optimizar el confort. Su diseño no tenía equivalente en el mercado y llegaba con innovaciones poco frecuentes en este tipo de vehículos, como cuatro frenos de disco, chasis de aleación ligera o la suspensión hidroneumática que ayudó a popularizar en España. Su motor de 4 cilindros con refrigeración por aire desarrollaba 60 CV, pero alcanzaba una velocidad máxima de 150 Km/h. Esta mecánica también se utilizó, durante los años 80, en las motocicletas de la marca francesa BFG.

En el interior, destaca su salpicadero futurista, obra del prestigioso diseñador Michel Harmand, que dio muestras de su talento en otros modelos de la marca como el CX. Pensado como una escultura, presenta elementos innovadores como su velocímetro, que imita la forma de una lupa o su freno de mano integrado. Sus indicadores fueron fabricados por Jaeger, una prestigiosa marca relojera suiza.

Revolucionario, no tarda en convertirse, para la prensa y el público, en una referencia en prestaciones, confort y diseño. Elegido Coche del Año en Europa en 1971, fue el vehículo más vendido en Francia entre 1975 y 1978, con una producción anual de más de 200.000 unidades. En total, se construyeron cerca de 2,5 millones de GS, de ellos 478.000 break, principalmente en la fábrica de Rennes la Janais (Francia), cuna de este modelo. En España, se fabricaron 153.983 unidades en la planta de Vigo, que ensambló este modelo en exclusiva entre 1984 y 1986.

Tras el lanzamiento de la versión break en 1972 y un ligero restyling en 1976, el GS evolucionó con la llegada de los años 80, convirtiéndose en el Citroën GSA. Se trata del primer Citroën con 5 puertas, pero no el último: desde entonces, el portón trasero está presente en todos los modelos Citroën comercializados hasta la fecha.

GS Birotor

Además de por su diseño y cualidades, el Citroën GS ha pasado a la historia por ser uno de los pocos modelos en apostar por el motor de pistones rotativos Wankel. Esta tecnología se caracteriza por eliminar el movimiento alternativo creado por el conjunto cigüeñal – bielas – pistones en los propulsores convencionales. Aquí, sólo hay un rotor, de forma triangular, que da vueltas en un cárter, creando cámaras en las que se producen los cuatro tiempos de la combustión (admisión, compresión, explosión y escape). En cada giro del rotor, este ciclo se repite tres veces.

Este tipo de mecánicas destacan por la ausencia de vibraciones y un funcionamiento silencioso pero, en el caso del GS birotor, también por su alto consumo de carburante. Producido entre 1974 y 1975, la crisis del petróleo acabó con él. Alcanzaba una potencia de 107 CV y una velocidad máxima de 175 CV.

Datos de contacto:

Nota de prensa publicada en:

Categorías: Automovilismo Industria Automotriz

NotasdePrensa

https://www.notasdeprensa.es