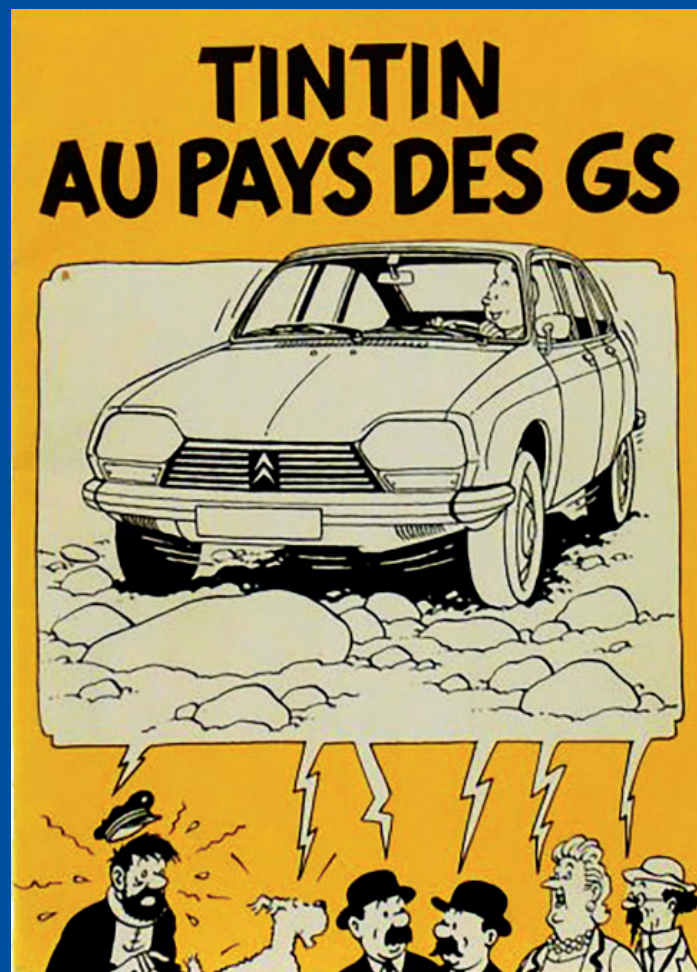


HORS ÀLBUM

NÚMERO 13 - ANY III - FEBRER 2024



CITROËN GS

1979. Per encàrrec de l'agència de publicitat RSCG, els Studios Hergé produeixen un llibret de dotze pàgines per publicar el Citroën GS, que es repartia als concessionaris.

Fundada el 1969, l'agència de publicitat RSCG (de les inicials dels seus propietaris: R per Bernard Roux, S per Jacques Séguéla, C per Alain Cayzac i G per Jean-Michel Goudard) va esdevenir la més important de França i va produir un grapat dels més icònics anuncis del país de l'Hexàgon.

El Citroën GS va ser un automòbil produït pel fabricant francès Citroën entre els anys 1970 i 1986. Com la majoria dels seus competidors de l'època, estava situat entre els actuals segments C i D, la

qual cosa permetia que la marca accedís als segments mitjans amb més garanties que amb els Citroën Ami (el model 6 que podem veure dibuixat en les dues primeres tires de la pàgina 55 de *Les Joies de la Castafiore*), derivats dels espartans 2 CV i massa allunyats dels luxosos DS/ID, amb els quals havia competit fins llavors.

El 1979 es va presentar una profunda reestilització del model i és aquí on s'emmarca aquesta la campanya publicitària motiu d'aquest *Hors Àlbum*.

Amb el GS, Citroën popularitzà els avenços tecnològics que abans incorporà en la seva gamma alta i creà un automòbil accessible però dotat de la singular tecnologia hidropneumàtica que tanta fama havia donat a la marca. Recordem que era allò que el cotxe «pujava».

També s'adoptaven la tècnica i l'experiència provinents del 2 CV creant per a l'ocasió una nova família de motors *boxer* refrigerats per aire però de quatre cilindres i arbres de lleves al capdavant que aconseguien un funcionament fiable, suau i silenciós i que requerien molt poc manteniment.

Inicialment, la mecànica va ser de 1 015 cm³ i 40 kW (55 CV), encara que posteriorment la cilindrada

Un exemplar del Citroën GS



i la potència es van anar elevant fins a aconseguir els 1 300 cm³ i els 48 kW (65 CV) en les seves últimes versions. Amb una carrosseria més aerodinàmica fins i tot que la del seu germà més gran, el Citroën CX, la seguretat activa i el confort de marxa eren superlatius. Això li va permetre guanyar el títol de Cotxe de l'Any a Europa el 1971 i gaudir de gran popularitat en països com França, Alemanya o Espanya, on es va fabricar a la factoria de Vigo i va ser nomenat Cotxe de l'Any el 1974.

Es van donar quatre versions principalment, de menys a més luxoses; aquestes eren l'Special, la versió Club, la versió Pallas i la versió esportiva, amb tres variants que es denominaven, respectivament, X1, X2 i X3, aquesta última amb motor de 1 300 cm³.

Com dèiem, el 1979 el model GS va aparèixer totalment remodelat exteriorment i interiorment, amb nous i prominents para-xocs plàstics que incloïen deflectors i un modern habitacle en el qual cridaven l'atenció els seus nous comandaments satèl·lit, nous acabats i una climatització molt millorada. Se'l va denominar GSA, i compta-



va amb una àmplia porta posterior que el convertia en un cinc portes. Es va equipar amb motors de 1 100 cm³ i 1 300 cm³, i es van mantenir els acabats Pallas, Special, Club i l'esportiu, ara anomenat X3. El GSA va créixer en longitud i, encara que no va tenir l'èxit de vendes del GS, les seves millores en qualitat i refinament eren patents. També incloïa la possibilitat d'equipar una caixa de cinc velocitats.

El GS va deixar de fabricar-se el 21 de juliol de 1986 i va donar pas

El GS i els personatges d'Hergé en una fira

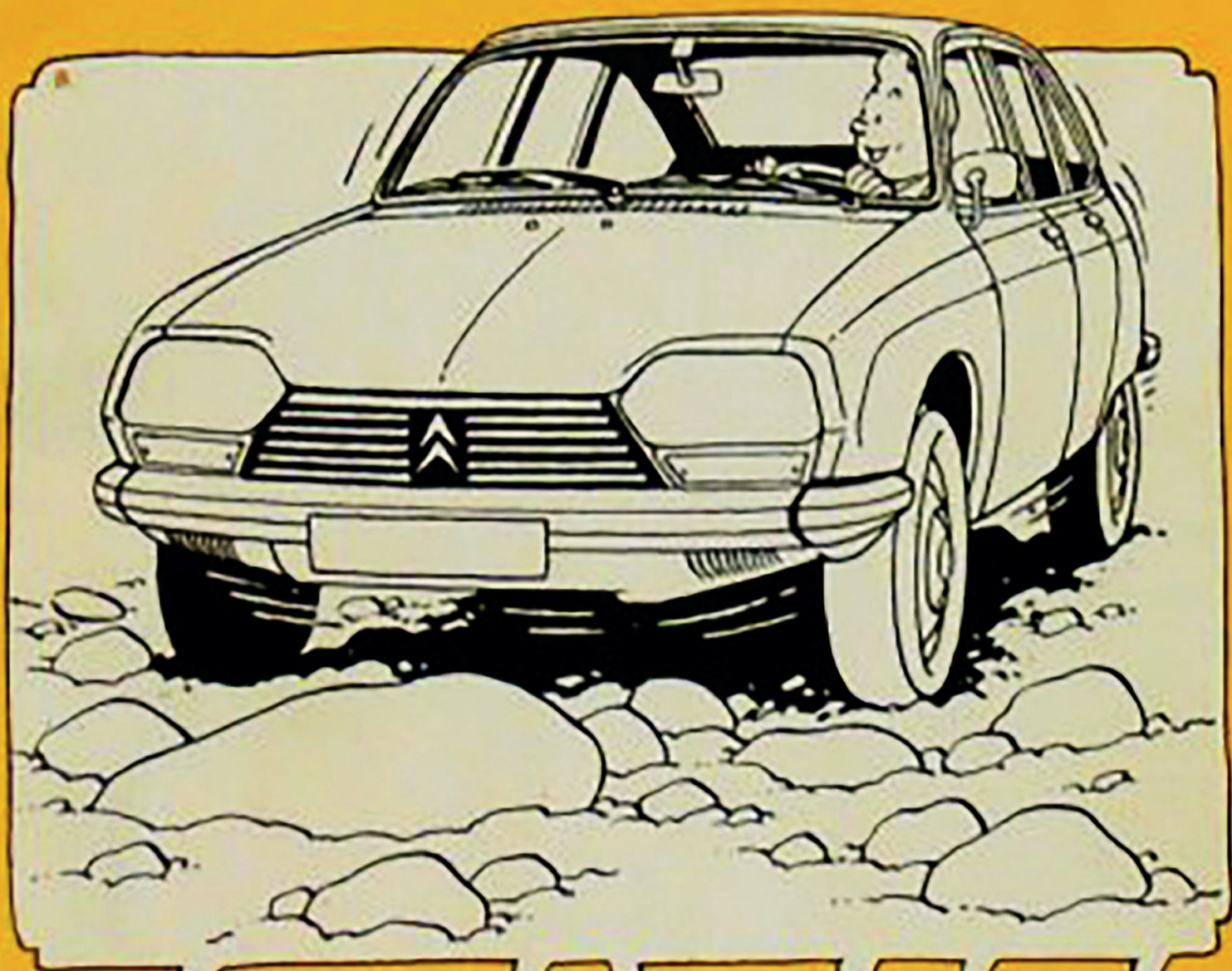
al Citroën BX, més modern en la seva plataforma i concepció, que muntava una mecànica convencional de quatre cilindres en línia i mantenia la suspensió hidropneumàtica.

No obstant això, i aprofitant els utilitatges de fabricació, aquests es van traslladar a Romania, on —fins al 1996— es va fabricar el Citroën Axel (i la seva versió econòmica, l'Oltcit Club), un petit vehicle utilitari de dos volums i línies molt semblants a les del Citroën Visa, que es va motoritzar amb els motors *boxer* de 1 100 cm³ i 1 300 cm³ que, en el seu moment, van animar els GS i GSA.



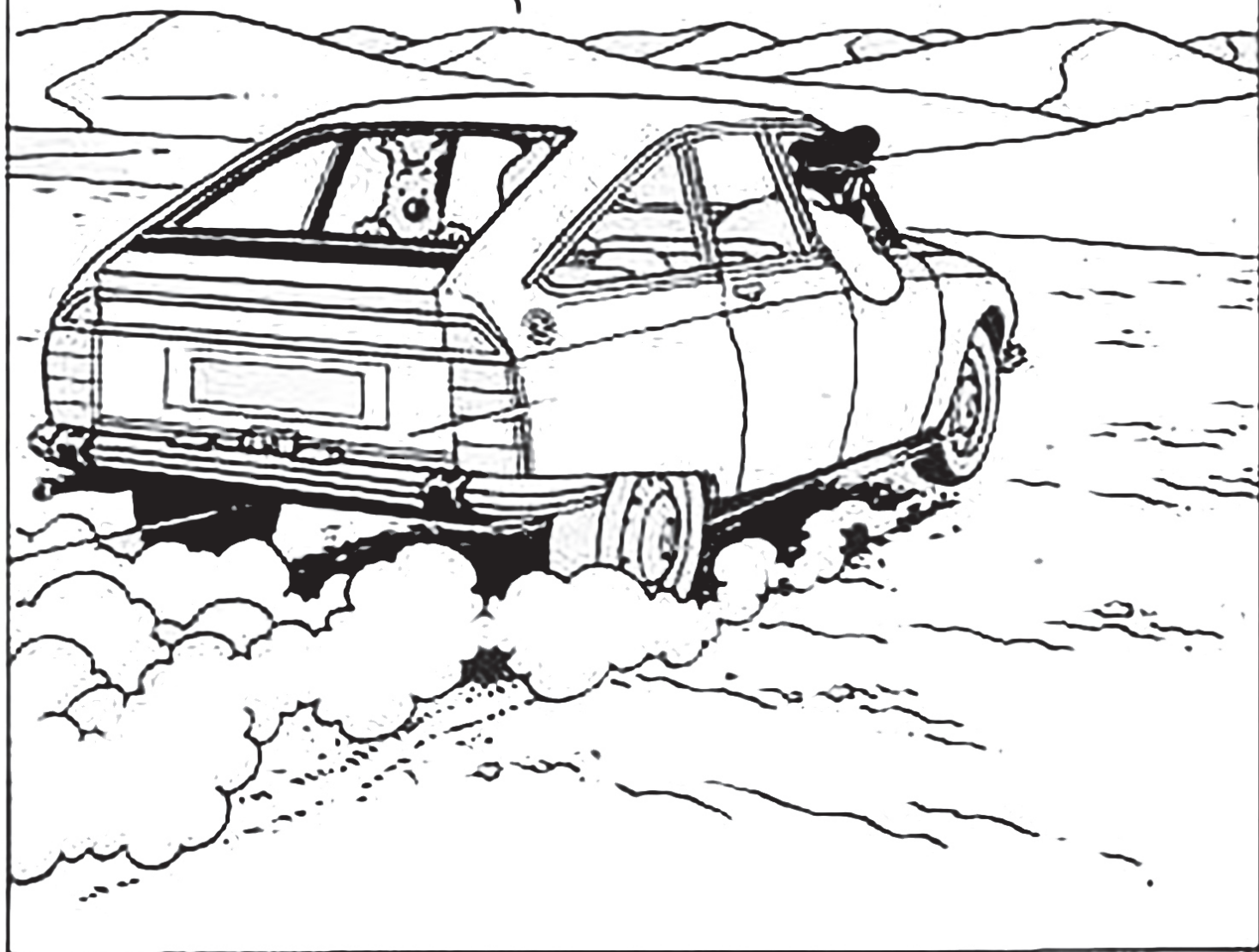
Els fundadors de RSCG

TINTIN AU PAYS DES GS



Mille millions de mille sabords! Du
sable, du sable et encore du sable!
Et plus une goutte de whisky!

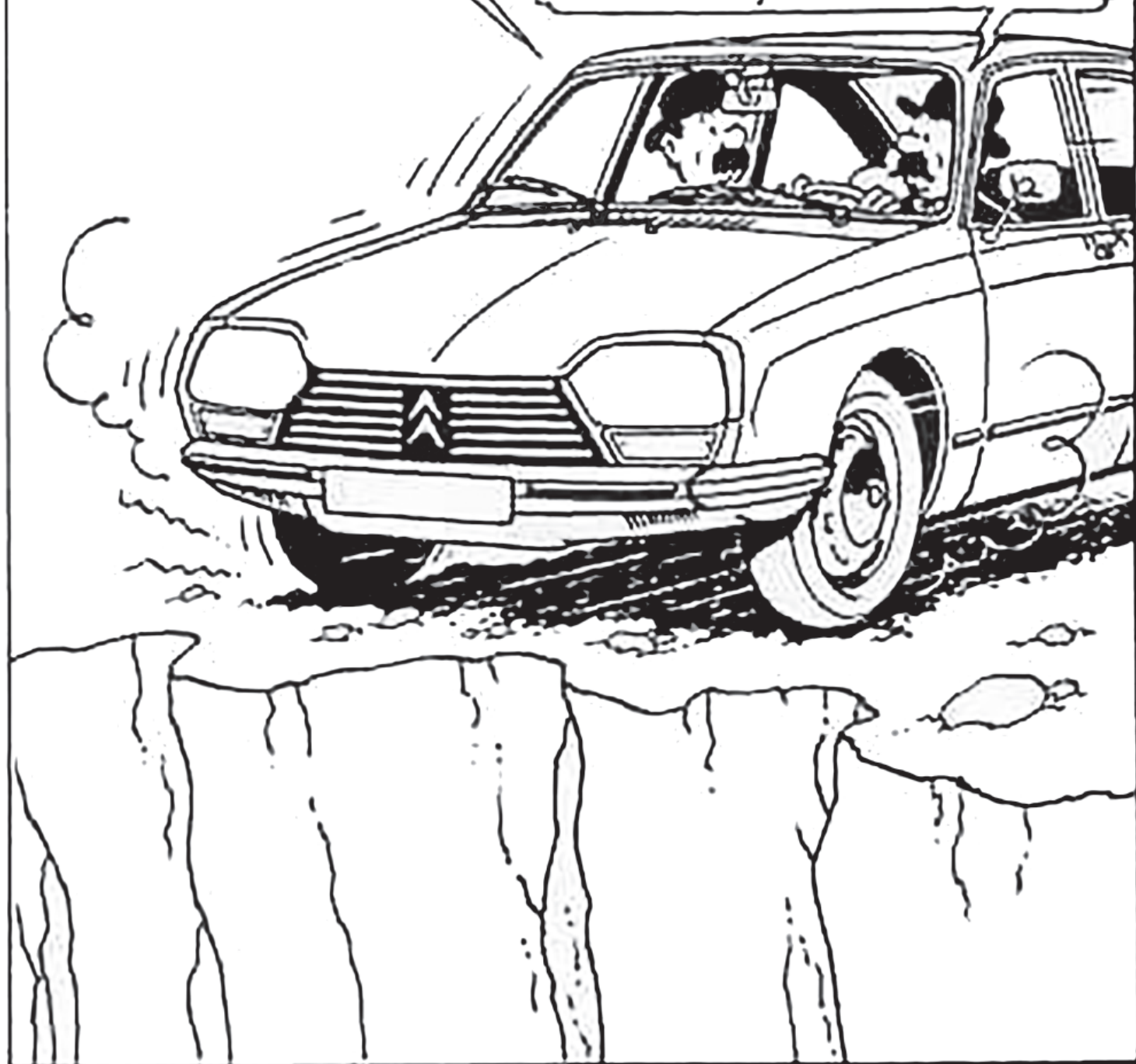
Calmez-vous, capitaine! Nous
nous en sortirons! Dieu merci,
la GS est plus sobre que vous!



GSpécial: consommations conventionnelles
aux 100 km/h: 6,4 l à 90 km/h - 8,4 l à 120 km/h -
8,7 l en parcours urbain. Un vrai chameau!

Ce qui est bien avec la GS, c'est
qu'avec les 4 freins à disque
assistés haute pression, la
voiture s'arrête sans problème!

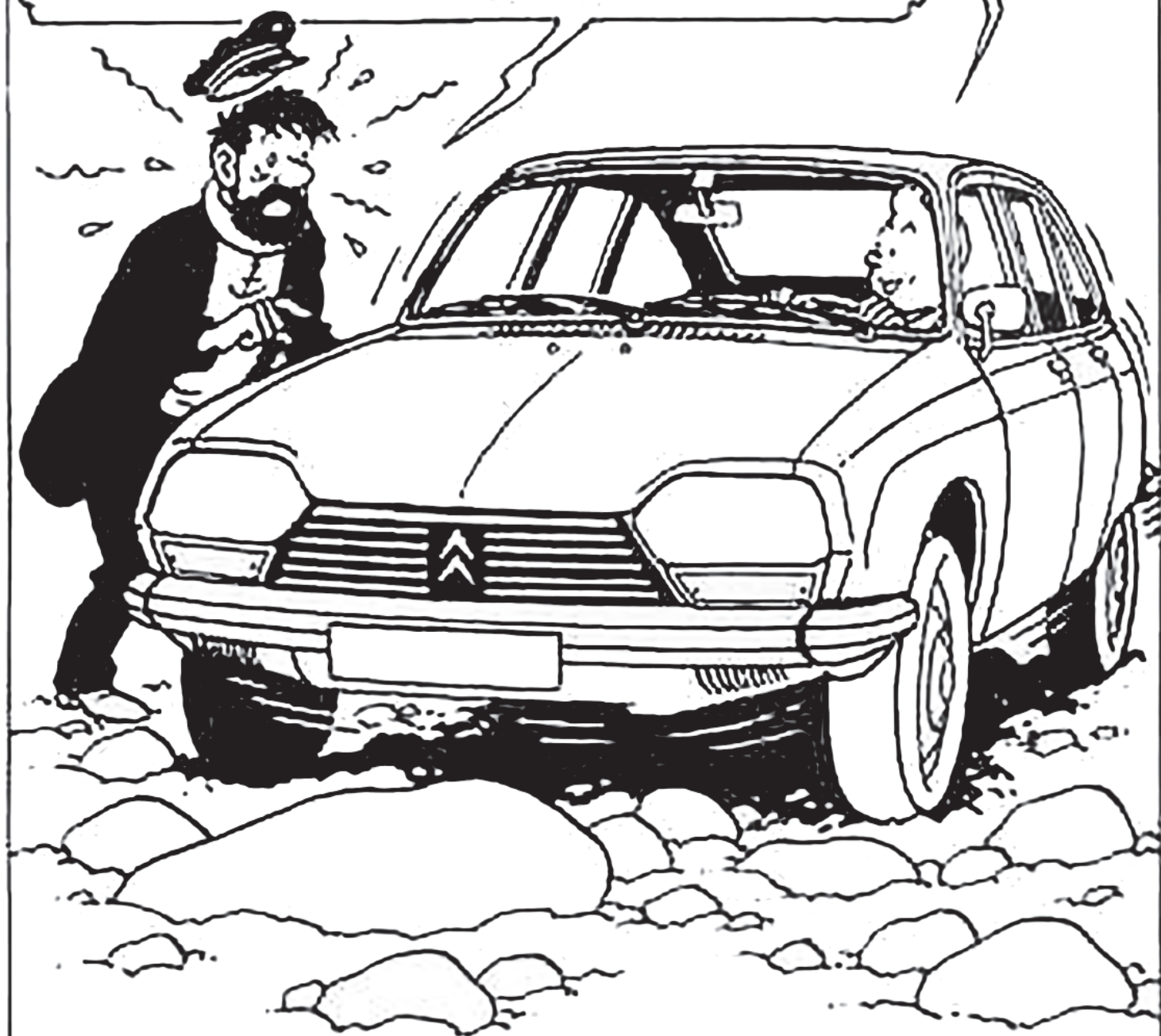
Je dirais même plus,
sans problème!



GS: 4 freins à disque, assistés à haute
pression. Pour s'arrêter quand il le faut en
toute sécurité!

Regardez, capitaine, comment on franchit un obstacle!

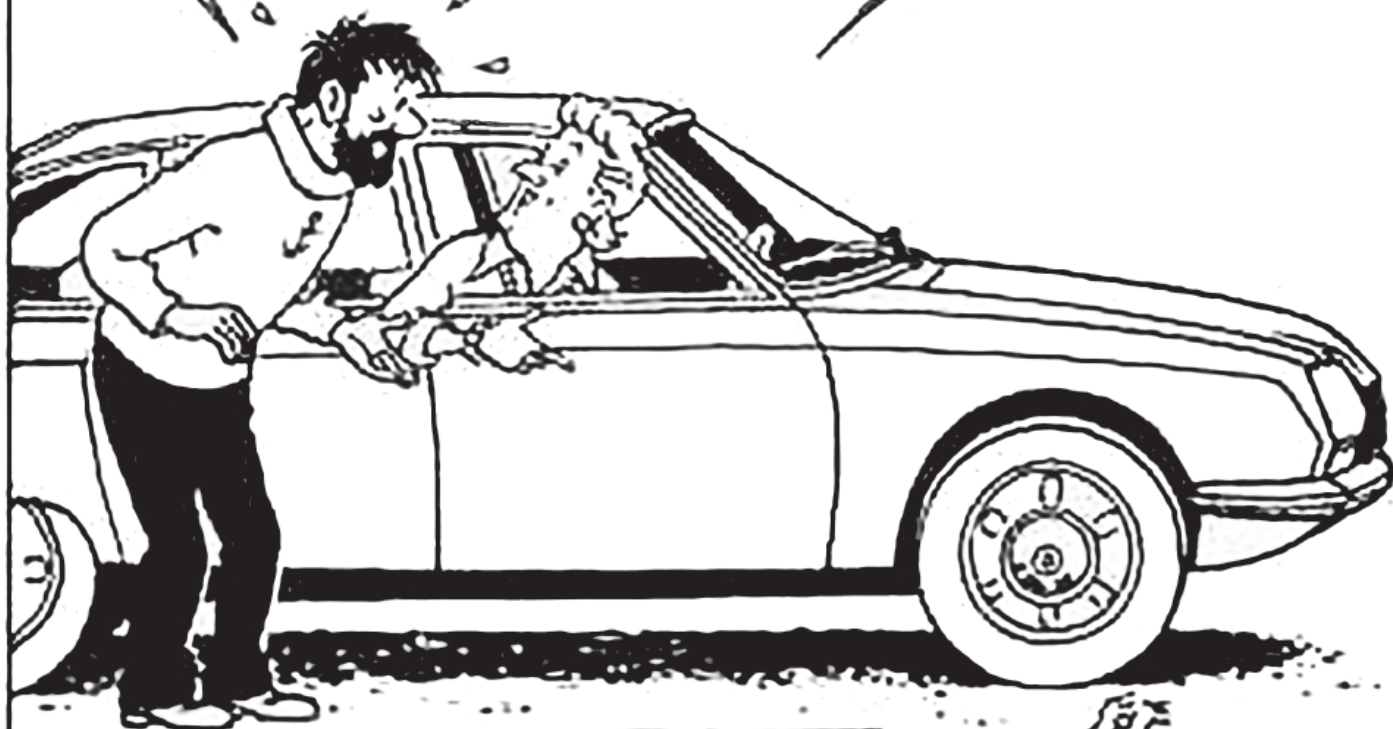
Mille millions de mille sabords de tonnerre de Brest! Mais elle se soulève!



Grâce à la suspension hydropneumatique la GS possède une garde au sol variable pour mieux franchir les obstacles.

Regardez, capitaine, que pensez-vous
de mon dernier bijou ?

Mille millions de mille
sabords!... Pour une fois,
vous avez bien choisi!



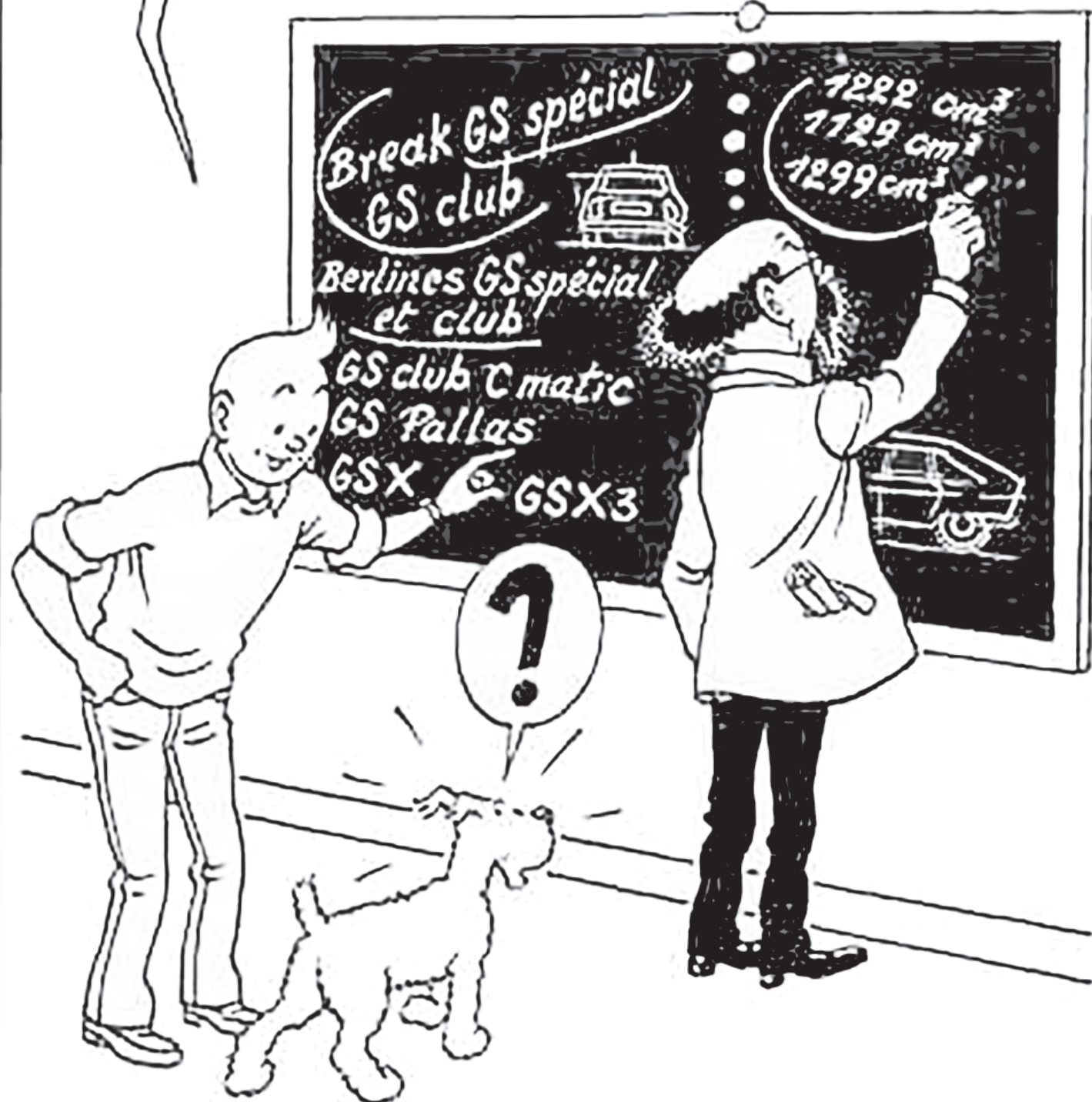
Et en plus,
elle n'est pas
chère!



GSpécial : un confort et une sécurité de
luxe à un prix abordable.

Non, non, Milou! Ce n'est pas la formule
de la bombe à neutrons : c'est tout
simplement la gamme GS Citroën!

Voyons, voyons, 3 cylindrées...



GS : des performances, des prix pour tous
les goûts et toutes les bourses.

Attendez, attendez, cher capitaine ! J'allais oublier mes bijoux, la cage du perroquet, et...

Mille millions de tonnerres ! Heureusement que ma GS a les reins solides ! Cette diva de malheur aplatirait un troupeau d'éléphants !



Citroën GS : Grâce à la suspension hydropneumatique, même avec le coffre rempli à ras bord, et des voyageuses... de poids, la garde au sol est constante.

*Tant que vous y êtes, prenez donc
le piano à queue du salon!*

*Ne vous inquiétez pas, capitaine Mastock,
vous rangerez toutes mes petites affaires
sans aucune difficulté: c'est un break!*



GS : en version berline ou break, toujours
le confort Citroën.

*Savez-vous professeur quelle est
équipée d'une suspension
hydropneumatique!*

*Bien sûr, elle est sympathique!
Et surtout, elle est équipée
d'une suspension hydropneumatique!*



GS spécial : la seule 6 CV au monde
équipée d'une suspension hydropneumatique.

ÂÂÂh h h! je rrrriis de la voir
sii belle ma GSpécial! ♪ ♪ ♪
Quelle liigne subliiiiime!!!
Quelle alluure cette voiiâ â â...tuure.



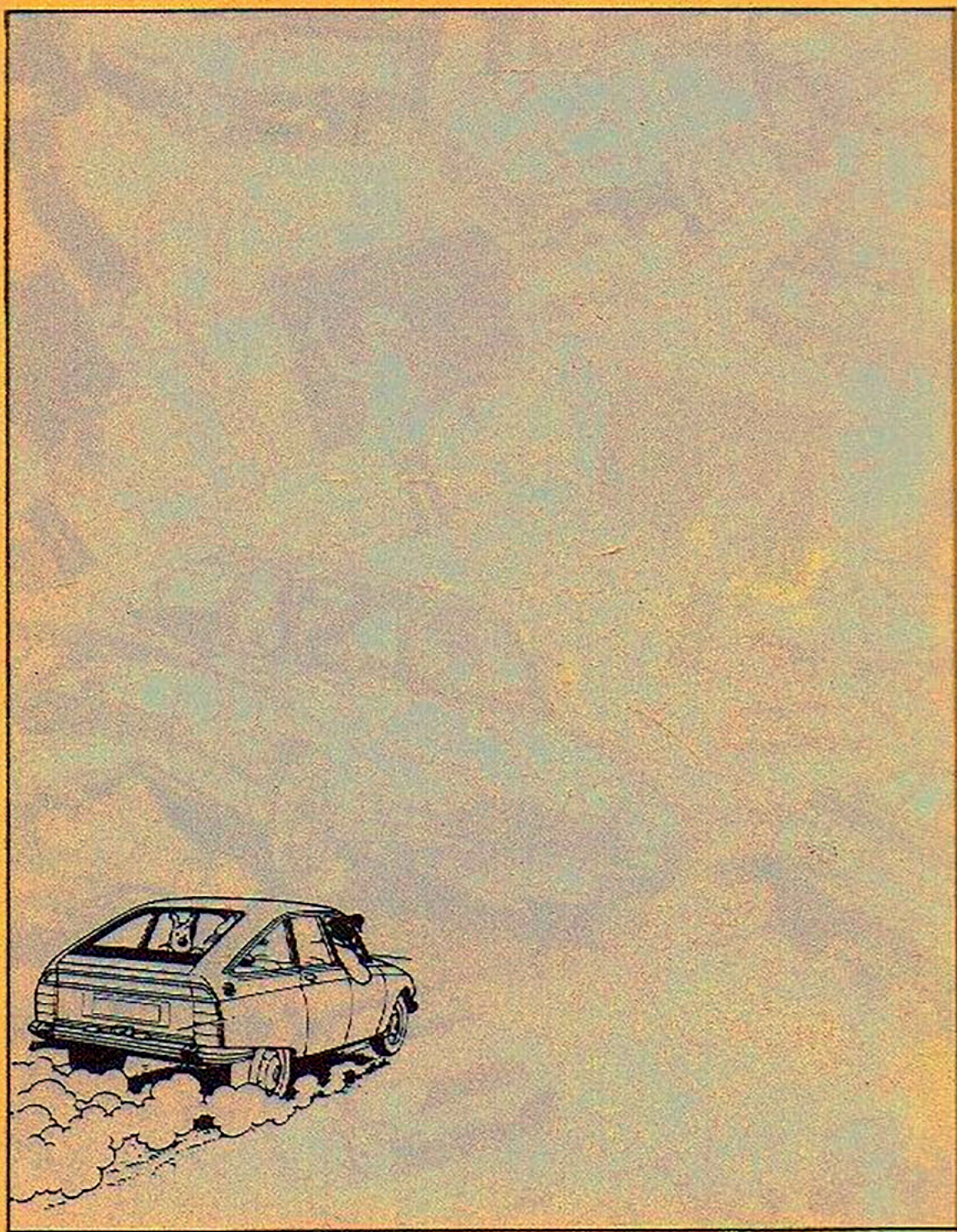
GSpécial : une voiture intelligente, riche
d'idées et belle belle belle... Que demander
de plus?

Tiens-toi bien, Milou! Cette voiture-ci
a des reprises fantastiques! Ils ne
peuvent nous échapper!

Tu l'as dit, Tintin:
64 ch DIN à 5750
tr/minute et 36"
au km départ arrêté.
Ils sont faits comme
des rats!



GS X3:1299 cm³. Tempérament sportif. Pour se sortir bien
vite des situations difficiles! 6,8 l à 90 km/h, 9,7 l à 120 km/h,
9,6 l en parcours urbain (consommations conventionnelles aux 100 km)



CITROËN^GS