

CLUB GS ITALIA

DIVISIONE ASSISTENZA TECNICA



NOTA INFORMATIVA

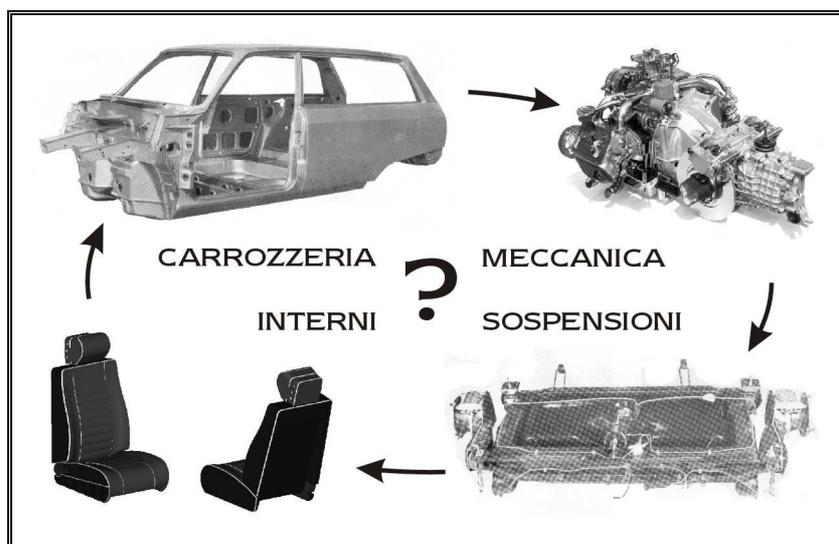
N°001NI GX

1 Dicembre 2007

Tutti i diritti riservati, vietata la riproduzione
anche parziale non autorizzata

INTRODUZIONE

In questo periodo di crisi economica diffusa, di riciclaggio di materiali utili, e di blocchi del traffico urbano per veicoli "euro 0", non tutti sono disposti a conservare veicoli storici. Quindi ora più che mai, è facile imbattersi in chi vuole disfarsi di qualche vecchia GS/A. In considerazione del suo basso prezzo di mercato, nell'ambito del collezionismo di auto storiche, potremmo essere tentati a comprare qualche vettura in più. Tuttavia, nel dubbio di trovarci o meno di fronte a qualche occasione e nell'ansia di scegliere se prendere o lasciare, occorre verificare in dettaglio lo stato della vettura. Infatti, poiché il restauro del motore eseguito dal meccanico, o quello della carrozzeria operato dal carrozziere, o ancora quello degli interni fatto dal tappezziere, superano di gran lunga sia singolarmente che globalmente il valore di mercato dell'auto, conviene acquistarla solo se sussistono condizioni favorevoli.



VETTURE
GS & GSA

TUTTI I TIPI

GUIDA ALL'ACQUISTO

La domanda principale a cui proviamo dare risposta in questa sede, riguarda proprio quali siano queste condizioni favorevoli. Vedendo una carrozzeria brillante e un motore lavato, si può pensare che la macchina sia in buono stato. Tuttavia spesso non è proprio così. La GS/A è una vettura che sa nascondere piuttosto bene i suoi difetti e, a causa della mancanza di occhio clinico, sussiste il rischio di acquistare un autentico rottame. Ruggine nelle pareti verticali del baule, perdite di olio dal motore, sospensione rigida, tessuti scoloriti dal sole... Alcuni difetti sono accettabili e facilmente riparabili, altri proprio no.

Dopo una breve descrizione dei vari modelli della GS/A, trattiamo le quattro componenti importanti da esaminare nel caso si valuti l'opportunità di acquistarne una: innanzitutto la carrozzeria, poi il motore quindi le sospensioni e, infine, le plastiche e i tessuti dell'abitacolo.

INTRODUZIONE
GENERALITÀ
CARROZZERIA
MECCANICA
SOSPENSIONI
INTERNI
CONCLUSIONE

GENERALITÀ

Dopo 17 anni di produzione e circa 2,5 milioni di macchine realizzate, ci troviamo di fronte ad una grande varietà di modelli. La prima GS berlina è del 1970; uscita della fabbrica francese di Rennes-la-Janais, non è assolutamente paragonabile all'ultima GSA Entreprise, costruita in Indonesia nel 1987. La prima domanda da porsi è a quale modello della famiglia delle GS/A rivolgersi: una GS della prima serie, della seconda serie o una GSA? Ogni modello presenta i suoi vantaggi o interessi. Vediamo più in dettaglio ognuno di questi tre modelli.



Cruscotto GS Club del 1971



GS Club del 1972



GService Vitrée Club del 1973

La GS prima serie è stata costruita fino ad agosto 1976. Si riconosce per la calandra "a nido d'ape", per il bordo in acciaio inossidabile che ricopre il porta-bagagli e il contorno dei fari, ma soprattutto per il cruscotto "a lunotto". Oltre ad una maggior resistenza alla corrosione, i modelli costruiti fino al 1973 si rivelano più silenziosi e rustici, ma soffrono di problemi meccanici dovuti al veloce lancio sul mercato del modello. Secondo gli appassionati, la prima serie è la più interessante per la sua forma e per gli interni particolari, ma si presta meno delle altre ad un uso intenso.



GS Birotor del 1974



Cruscotto GS Pallas del 1975



GS Pallas del 1976

La GS seconda serie viene introdotta dopo l'estate del 1976 ed è costruita fino all'agosto 1980. Questa serie è caratterizzata prima di tutto da un cruscotto dall'aspetto più tradizionale rispetto alla prima serie e inoltre da una larga bordura con il nome del modello sul bagagliaio. La GS ora ha perso i suoi difetti di gioventù ed offre una buona qualità generale. Anche le finiture e gli allestimenti sono più curati, i materiali sono più resistenti ed è disponibile un maggior numero di accessori a richiesta. E' più facile trovare una GS seconda serie nonostante ne siano state prodotte soltanto 700 mila unità, rispetto ai 1,2 milioni della prima serie.



GS X2 del 1977



GS Spécial break del 1978



Cruscotto GS Pallas del 1979

Infine abbiamo la GSA, introdotta nel mese di agosto del 1979 e prodotta fino al 1987, con "portellone" posteriore, oltre ai paraurti e maniglie delle portiere in plastica. Se si cerca una GS o GSA per un uso intenso, è meglio scegliere una GS di seconda serie o una GSA: basti notare, ad esempio, la capacità e la

facilità di carico offerta dalla GSA. Una GSA X3 o una Pallas con cambio a 5 marce, magari dotata di "optional" quali cerchi in lega, vetri tinti e tetto apribile, è in grado di assicurare un "confort" adeguato anche nel traffico odierno.



GSA Club break del 1980



Cruscotto GSA del 1982



GSA X1 del 1984

Esistono tre tipi di carrozzeria per la GS e la GSA. La "Berlina" è facilmente reperibile; più rara invece la "Break", molto apprezzata per il volume di carico. Da non dimenticare poi la "Service", una break commerciale due posti e tre porte, disponibile con i fianchi chiusi oppure vetrati. Il modello con i vetri laterali ha una linea splendida ma oggi è molto raro da trovare (solo 2 vetture conosciute su circa 15.000 prodotte). Dopo il 1978, la "GService" cambia nome e diventa "GS Entreprise".

La gamma delle GS prodotte fra il 1970 e il 1972 è composta dalla Confort, dalla Club e dalla Service. Nel 1973 arriva l'esclusiva Birotor, prodotta fino ad 1975 in soli 847 esemplari. All'inizio del 1974, la GSpécial prende il posto della Confort e nell'autunno dello stesso anno vengono introdotte le sportive X e X2 e la lussuosa Pallas. Nel 1978 la X3 prende il posto della X2. Al di là del suo motore particolare, la Birotor presenta un cruscotto tradizionale e sedili anteriori con appoggiatesta integrati come le "sorelle" X, gli interni in stoffa e la vernice metallizzata. La gamma GSA inizia nel 1979 con la Club con carrozzeria Berlina e Break, la X3 e la Pallas. Nel 1980 viene introdotta la GSA Spécial in versione Berlina e Break. Nel 1981 la GSA X1 prende il posto della GSpécial.

Fra i vari modelli GS, la Pallas è stata la più apprezzata ed è oggi la più ricercata per l'eleganza degli interni, con i suoi sedili in stoffa e la moquette e per gli accessori esclusivi come il tetto apribile il tetto in vinile, la tappezzeria in Boxline, i vetri tinti. La serie X identifica i modelli a vocazione sportiva, con un cruscotto tradizionale e motori più potenti. Dal 1978, inoltre le GS X2 e X3 e GSA X1 sono equipaggiate di serie con uno "spoiler" posteriore.



GS a bandiere



GS Basalte



GSA Chic

Oltre alla normale produzione di serie, nei 15 anni di produzione sono apparse varie versioni speciali. Nel 1978 fa la sua comparsa sul mercato la GS Basalte, che corrisponde a una Pallas di colore nero "full-optional": monta i lava-fari (soltanto per il mercato francese), gli interni speciali con appoggiatesta, il tetto apribile e, sulla carrozzeria, due strisce laterali rosse. Nel periodo di produzione della GSA sono state lanciate la GSA Tuner, la Chic e la Cottage. La Tuner presentava di serie un'imponente impianto-radio con syntesizer e tappezzerie in velluto, la Chic era una berlina Spécial con interni più lussuosi e la Cottage una Break con tappezzerie in stile scozzese. Infine, la famosa GS "a bandiere", in serie Berlina e Break, ma mai prodotta in serie.

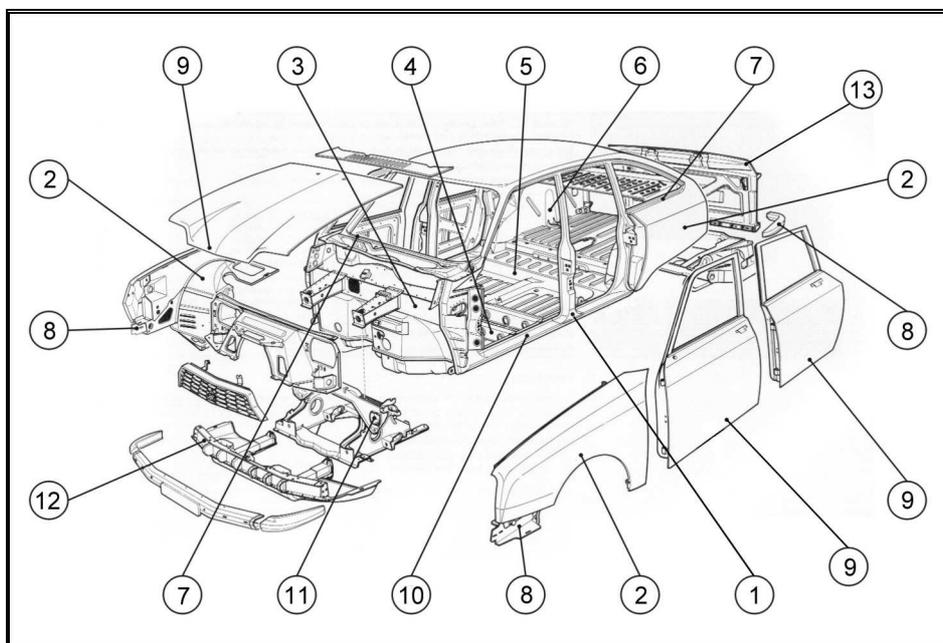
Dopo questo riassunto dei modelli, serie e allestimenti, vediamo ora più in dettaglio i punti critici da osservare nel caso si valuti l'acquisto di una di queste splendide vetture.

CARROZZERIA

Come menzionato in precedenza, la qualità delle lamiere delle prime 2 anni di produzione è ben superiore a quella degli anni successivi perchè dal 1972, le industrie iniziavano a recuperare / riciclare il metallo. I modelli dal 1973 ma soprattutto la produzione '75 - '76 sono particolarmente esposti alla corrosione per l'abbondante impiego di metallo di recupero. Solo nel 1985 le vetture riceveranno di serie un trattamento anti-ruggine Dinitrol.

Quando si studia lo stato di una vettura, vanno osservate tre cose principali:

- la presenza di umidità nell'abitacolo, nel vano bagagli o nel vano dei tergi cristalli dietro al cofano, è un indicatore di corrosione. E' quasi certa la presenza di corrosione laddove sia entrata e ristagnata l'acqua, a causa del kit di montaggio secco, delle guarnizioni di gomma smontate o rotte, o ancora dagli scarichi di acqua piovana ostruiti.
- più tappeti saranno presenti nell'abitacolo, tanto maggiori probabilità di accumulo di umidità nello stesso e, dunque, maggior sarà il rischio di presenza di ruggine (corrosione dall'interno).
- la presenza di fango o altri materiali accumulati nelle varie zone sotto la scocca, dovuta ad una scarsa pulizia, crea ristagni d'acqua e dunque corrosione (aggressione dall'esterno).



I punti più critici delle GS e GSA, indipendentemente dalla qualità della lamiera, sono:

1. Il fondo della scocca e dei longheroni (guardare sotto la vettura, percuotere con oggetto duro per controllare il suono del metallo e soprattutto sollevare i tappeti interni).
2. Le superfici scatolate: in particolare nei parafanghi posteriori, che non sono smontabili, si raccolgono acqua e terra (per la verifica smontare i fanalini posteriori).
3. Il supporto della batteria: la presenza di acido danneggia la lamiera (sollevare la batteria o guardare nel passaggio ruota sinistro, con l'auto in posizione alta).
4. La scocca ai piedi dei sedili anteriori vicino all'attacco del telaietto avantreno, soprattutto sotto lo spesso tappetino della Pallas che assorbe l'umidità (sollevare tappeto). Attenzione a non confondere la ruggine con lo strato di materiale insonorizzante).
5. Lo scatolato sotto la panca posteriore. In questo caso la presenza di ruggine è difficile da constatare ma il suo effetto è veramente pericoloso per la scocca stessa (passare con una mano sotto il divano).
6. Le pareti laterali del baule dietro i bulloni di fissaggio del treno posteriore (sollevare il rivestimento incollato, partendo dalla parte anteriore in basso).
7. Sotto le guarnizioni dei vetri laterali posteriori, del parabrezza e sul lunotto del modello break (se necessario, sollevare le guarnizioni).
8. Sotto il fissaggio laterale dei paraurti posteriore e anteriore (guardare da sotto il paraurti).
9. La parte inferiore del cofano, delle portiere e il bauletto, dove l'acqua ristagna nelle pieghe della lamiera.
10. Gli scaloni in prossimità dell'apertura delle portiere, dove il profilo in gomma inferiore delle porte raccoglie sabbia e acqua. Sulla GSA la presenza di nervature sui longheroni limita questa corrosione.

11. Il treno anteriore e posteriore, vicino al fissaggio delle sfere di sospensione.
12. La sottopancia, soprattutto sotto il paraurti (guardare sotto la vettura).
13. La parte del coperchio baule della GS berlina coperta dalla banda nera, dove l'acqua viene assorbita dalla schiuma espansa (aprire il coperchio baule).

Fate attenzione anche alle condizioni di una vettura appena restaurata: spesso i restauri nascondono insidie che provocano gravi problemi alla carrozzeria. In particolare verificare:

- l'assenza di ogni traccia di stucco o altri materiali simili nei fori di aerazione delle portiere (9),
- l'integrità della parte sottostante le guarnizioni dei vetri posteriori (7),
- la presenza dei profili e tappi in gomma o plastica sia nell'apertura delle portiere (9 & 10) che fra i parafranghi interni e esterni (2) e la presenza del kit di montaggio (7).

E' ancora relativamente facile trovare parti di lamiera nuove per il ripristino delle GS/A. In Belgio esiste una ditta che ancora oggi costruisce certe parti. Anche una ditta Inglese, specializzata nella ricambistica GS/A, da pochi anni ha iniziato a ristampare i lamierati più soggetti alla ruggine (vedere punto 4).



Ruggine estrema sul longherone



Vano batteria bucato, un classico



L'effetto del sale sul retrotreno

Un buon trucco per individuare se una vettura prodotta prima del 1978 è stata indicentata: consiste nell'osservare il colore del fondo antiruggine applicato alla carrozzeria. Infatti, dall'aprile 1978 il colore del fondo spruzzato sulla lamiera nuda viene cambiata da nero a rosso mattone. La presenza di lamiere col fondo di colore rosso su una vettura anteriore al 1978 indica certamente che la parte è stata sostituita. Infine, la presenza di ruggine su auto costruite fino al 1972, molto meno soggette a questo problema, segnala che molto probabilmente le parti in questione non sono originali.

Un punto particolarmente critico per le versioni Break, Service e Entreprise, GS o GSA che sia, è il portellone. Questo ha la tendenza a spezzarsi in due, nel caso in cui lo si costringa ad una prolungata posizione in apertura, a causa del suo peso importante. Niente a che fare con la corrosione, dunque, ma questo problema si deve allo snervamento del metallo nella saldatura fra la parte vetrata e quella in lamiera.

Oltre lo stato dei lamierati, ci sono altri punti su cui porre attenzione che riguardano la carrozzeria. Sulle GS, tutte le parti così dette "cromate" sono in realtà in acciaio inox, sono dunque abbastanza facili da ripristinare. Invece sulla GSA, che ha in plastica le finiture che sulla GS sono in inox, si rimette tutto a nuovo con l'uso di buoni prodotti, di preferenza non a base silconica, a patto però di partire da una buona base. Purtroppo la disponibilità di questi ricambi in plastica in condizioni pari al nuovo è pressoché zero.

LA MECCANICA

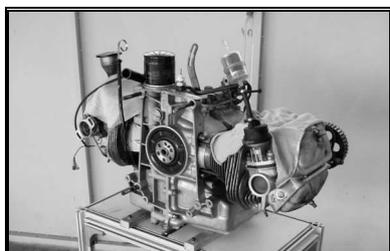
Il motore della GS è del tipo a quattro cilindri orizzontali contrapposti, a benzina e raffreddamento ad aria. Ne esistono ben otto tipi diversi. Le prime GS sono equipaggiate di un motore di 1015 cm³ che sviluppa 56 CV DIN, molto silenzioso e robusto se ben curato. Nel 1972 è stato introdotto il motore di 1220 cm³ con 60 CV che, in generale, è quello meno problematico. Nello stesso tempo il motore 1015 viene integralmente migliorato, diventando però meno silenzioso e più ruvido. La GS X2 del 1975 ha un motore di 1220 cm³ con alberi a camme e carburatore modificati in modo da sviluppare 65 CV. Con l'arrivo della seconda serie, nel 1977, subentra il motore di 1129 cm³ che prende il posto del vecchio 1015, e forse per questo motivo, soffre degli stessi difetti. Nel 1978 la X2 viene sostituita dalla GS X3 con un motore di 1301 cm³, che, insieme con quello di 1129 cm³, verrà montato successivamente sulle GSA. Nel 1982 il motore 1301 cm³ viene leggermente modificato per motivi ecologici e chiamato 1300 ECO. Troviamo infine un motore molto speciale

ma molto fragile, quello della GS Biorotor. E' un motore Wankel a due rotori di 1990 cm³ raffreddato ad acqua che sviluppa 107 CV. Grazie a questa potenza, la velocità massima è di 175 km orari.

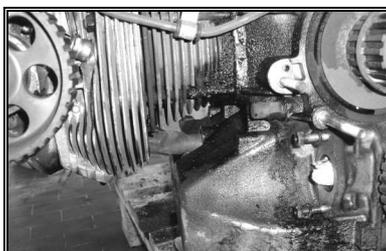
Uno dei pregi del motore GS/A, ma che si rivela anche uno dei difetti, è che va sempre. Un motore trascurato consuma uno sproposito di benzina e olio, ma funziona sempre. Invece, motore e cambio curati bene (cambio d'olio motore ogni 5.000 km) risultano molto robusti, e risulta possibile raggiungere i 300.000 km senza problemi. In più, i consumi di benzina e olio ne gioveranno moltissimo. Non va trascurato tuttavia che, a causa della disposizione dei 4 cilindri del motore, una GS/A consumerà sempre un pò di olio. Da evitare assolutamente le soste per lunghi periodi: più l'auto sta ferma, più alto sarà il rischio di perdite di olio motore e cambio una volta rimessa in moto.

Per quanto concerne queste perdite di olio, si può dire che il motore della GS/A è del tipo "traspirante", cioè a dire che una qualche perdita è quasi inevitabile. In genere le fughe non sono molto importanti, tipo la perdita dei paraolio dell'albero motore o degli alberi a camme. Se sono invece i tubi di ritorno dell'olio fra cilindro e carter, o il sensore della pressione olio sopra al motore (nel caso sia forato), il problema si fa più grave. In quest'ultimo caso, infatti, il motore sembra perdere olio da tutte le parti. In più, l'olio cade posteriormente, sui dischi dei freni, e ciò rende la guida molto pericolosa. Sarebbe auspicabile quindi un uso regolare dell'auto ma vanno evitati i tragitti brevi: un'auto usata su questi percorsi si riconosce dalle tubature dello scappamento e il basamento del carburatore forati, che su queste vetture soffrono particolarmente i fenomeni di condensa interna. E' anche molto importante far scaldare bene il motore prima di spingere il motore a regimi elevati.

Quando si valuta un eventuale acquisto, bisogna tener presente che un semplice intervento per riparare un danno può diventare molto costoso a causa della scarsa accessibilità della meccanica. Spesso è necessario togliere il motore dal suo alloggiamento. In più, è necessaria una buona conoscenza della meccanica e l'uso degli attrezzi appositi per non rendere il problema più grave. La messa a punto del motore è un processo preciso e faticoso, soprattutto se equipaggiato con il carburatore Solex ma, in compenso la resa è enorme. E' da precisare che la manutenzione è la cosa più costosa sulla GS. Su questo punto tante GS hanno sofferto.



Motore 1220 introdotto nel 1972



Perdita ai tubi di ritorno d'olio motore



L'accessibilità al cambio

Ecco altri punti su cui occorre porre attenzione:

- Frizione: per un qualsiasi intervento sulla stessa, occorre rimuovere il motore.
- Tubi di riscaldamento dell'aspirazione: partono dallo scarico sotto il motore e provvedono al riscaldamento del collettore, si bucano per accumulo di umidità / condensa.
- Il basamento (piede) del carburatore (in alluminio) si corrode a causa dei gas di scappamento.
- Gli alberi a camme si usurano se c'è troppo gioco fra valvola e camma. Col motore appena avviato a freddo, un forte rumore di punterie può essere un segnale di usura eccessiva delle camme.
- La qualità dell'olio (aprire il bocchettone di riempimento e vedere se c'è "yogurt" nel tubo)
- Olio sui dischi dei freni anteriori: indica paraolio dell'uscita del cambio o paraolio delle pinze fuori servizio.
- Lo stato interno dei coperchi valvole. Prima di avviare un'auto ferma da lungo tempo, controllare se le punterie sono coperte di polvere di ruggine.
- Lo stato delle cinghie di distribuzione. Tengono 80.000 km senza problemi, ma se cedono a causa della vetustà o dell'indebolimento dovuto a una prolungata posizione di fermo, il rischio è di danneggiare irrimediabilmente il motore.
- Gli alberi a camme sono molto sensibili alla qualità e alla marca dell'olio motore in uso. E' importante aggiungere che il motto "Citroën préfère Total" non va preso con leggerezza.
- I primi 1015 sono più interessanti dal punto di vista storico, ma sono un po' sottomotorizzati. Sono più silenziosi degli altri ma consumano di più e occorre più tempo per riscaldare il motore a causa del collettore di aspirazione realizzato in alluminio.

Per quanto concerne la trasmissione, la GS è equipaggiata con un cambio meccanico a 4 marce sincronizzate più retromarcia (non sincronizzata). Solo la GSA ha un cambio con 5 marce, di serie su alcuni modelli, con l'opzione "marce lunghe" o "corte". Da febbraio 1971 in poi, la GS offre in opzione un cambio semi-automatico a 3 marce; inizialmente chiamato Convertisseur e dal 1977 in poi C-Matic. Questo modello è stato molto apprezzato per l'uso cittadino, ma ovviamente provoca maggiori consumi di carburante. Oggi sono pochi quelli in grado di effettuare riparazioni adeguate e i ricambi specifici sono piuttosto rari, soprattutto per quanto concerne il tipo di olio adottato, lo Special Total Fluide T, ormai quasi introvabile.

I cambi delle prime annate soffrono di rumorosità, di usura precoce e di imprecisione nell'innesto delle marce: quest'ultimo difetto vale anche per le altre annate. Per le prime serie, si tratta di sincronizzatori difettosi, sulle successive della sfera in plastica montata sotto la leva a cui manca un pò di grasso. Da sottolineare che anche il cambio ha le sue perdite d'olio. I due punti più critici sono il paraolio dell'albero primario e i due paraolio dei trascinatori. Fino al 1974, occhio alle ginocchia del passeggero se dovete mettere la retro, data la posizione, tanto in fondo a destra.

SOSPENSIONI E TRENI

Le sospensioni della GS sono, nel complesso, una semplificazione di quelle della DS con in più due barre stabilizzatrici per ridurre i movimenti della scocca in direzione longitudinale. Per le sfere delle sospensioni, la loro durata si aggira sugli 80/90.000 km. Per verificarle è sufficiente controllare il molleggio della vettura, con la leva delle altezze nella prima posizione. Se è morbida va tutto bene, se invece si rivela rigida, potrebbero essere da ricaricare o sostituire. Un ripetuto clak-clak proveniente dal vano motore, anche con l'auto ferma, indica che quasi certamente la "qjunta" sfera (del congiuntore) è da sostituire. Un'imprecisione nella leva delle altezze è dovuta a una piccola guida in plastica rotta. Altro punto da verificare è il cuore della pompa ad alta pressione, se il fondo della lamiera sotto il motore è pieno di olio verde, la pompa stessa o il tubo di aspirazione dell'olio ne è certamente la causa. Macchie d'olio LHM intorno alla pedaliera indicano un problema con il paraolio del servofreno.

Alcuni cuscinetti sono deboli: l'articolazione dei bracci posteriori sul telaio ausiliario e i silent-bloc montati a livello dei bracci inferiori dei mozzi delle ruote anteriori possono dare segni di usura. Una prova su strada è sufficiente per verificare la condizione dei silent-bloc; se l'auto tende a serpeggiare e a cambiare traiettoria passando dalla condizione di accelerazione a quella di frenata e viceversa, allora probabilmente sono da sostituire. Per i cuscinetti dei bracci posteriori, vanno controllati eventuali rumori nell'oscillazione della sospensione e, nei casi più gravi, l'angolo formato dalla ruota col suolo: guardando da dietro in condizioni normali, le ruote sono parallele, in caso di usura, invece, si trovano "scampanate".

Qualsiasi tac o tic deciso durante una manovra o passando sopra una buca o ancora in curva, indica qualche gioco negli snodi delle sospensioni. Niente di grave, ma ciò ha grande influenza sul comfort della vettura. Si tratta di biellette, pivot e trasmissione da sostituire. Il test migliore è mettere l'auto in posizione alta con le ruote anteriori sulla ghiaia. Se si tira in tutte le direzioni e angolazioni su una delle ruote anteriori, si possono verificare tutti i giochi presenti.

La cuffie in gomma dei semiassi devono essere integre, pena il rapido degrado dei giunti. Basta anche una semplice occhiata nelle zone circostanti ai semiassi, la presenza di grasso denso è un buon indicatore che qualche cuffia si è rotta, e forse non è stata sostituita. I pistoni delle pinze dei freni posteriori tendono a grippare per motivi di corrosione se l'auto non viene mai caricata di peso nella parte posteriore. Come ogni Citroën che si rispetta, la potenza frenante al retrotreno dipende dal carico della vettura.

INTERNI

Qui arriviamo a un punto molto debole delle GS/A. La qualità dei tessuti, plastiche e tappeti usati è molto bassa e il loro maggior nemico è il sole. Bastano pochi anni fuori e il sole riesce a sbiadire i colori, sciogliere le plastiche del volante e del cruscotto e bruciare i tessuti trasformandoli in polvere.

Più gli Anni Modello passano, più i tessuti usati diventano specifici delle GS/A. Esistono più di 40 tipi di tessuto con oltre 50 colori, usati per i sedili e i pannelli delle porte. Questo comporta una disponibilità di ricambi degli interni in stoffa e plastica pari a zero. Solo i tessuti in stoffa dei primi anni viene riprodotto, semplicemente perché sono uguali a la DS. In poche parole, un'auto con dei buoni interni vale la pena di essere salvata. L'unico tessuto che non soffre l'azione del sole o del tempo è quello in plastica, di serie sugli allestimenti base, in alternativa a quelli opzionali su quelli più alti di gamma. Quando si va a vedere un'auto dotata di foderine, è importante controllare lo stato dei tessuti sottostanti. In particolare la parte alta dello schienale della panca posteriore e la parte della seduta dei sedili anteriori. Date anche un'occhiata sotto al coprivolante. Ha spesso la tendenza ad incollarsi al volante stesso.

Per controllare lo stato di scolorimento dei interni GS, smontare i coperchi del fissaggio panca posteriore sulla cappelliera (facendoli scorrere verso il posteriore, attenti, si rompono facilmente). Fare un confronto del colore esterno con quello interno. Con l'ausilio di vari prodotti è possibile ridare il colore e lo splendore ai pezzi in plastica, basta che non contengano fibre di vetro. Altrimenti si deve fare diversamente, come per esempio le maniglie d'apertura interna, che si possono ripristinare solo con la verniciatura.



Volante buccia d'arancia = l'effetto del sole



Tessuti sbriciolati = l'effetto del sole



Da salvare?

Altra parte piuttosto delicata è l'imbottitura dei sedili: le sedute in gommapiuma possono sbriciolarsi e "attraversare" lo strato di elastici in gomma sottostanti, causando un notevole abbassamento del sedile (specie quello di guida per ovvi motivi), la parte alta degli schienali, invece, può polverizzarsi sotto l'azione dei raggi solari. Per arrivare al punto che i tessuti si rompono sotto la sola tensione.

Altri punti d'osservazione:

- Lo stato blocchetto accensione, ha tendenza a spezzarsi e bloccarsi.
- Il circuito stampato del lunotto, se non atermico, spesso non funziona più.
- Le placchette di supporto dei vetri si scollano, facendo cadere gli stessi all'interno delle portiere.
- Per raggiungere l'alto parlante, c'è da smontare il cruscotto.

CONCLUSIONE

Il motivo di questa serie di difetti elencati sulla pagine precedenti, non ha come scopo di rendere la GS/A un'auto poco amata. Serve soltanto a mettervi a coscienza delle eventuali problematiche e dare la possibilità di sapere in anticipo quello che uno si sta portando a casa. Bisogna tenere in considerazione che si tratta di auto con un minimo di 20, fino a 35 anni, e quindi sottoposte ad una enormità di insidie.

Non dimentichiamo che la GS/A è una macchina favolosa, sicura, molto all'avanguardia rispetto alle dirette concorrenti dell'epoca. Ancora oggi la gente dice che consuma tanto, ma probabilmente ciò vuol dire che non hanno mai posto attenzione alla concorrenza. Può correre in equilibrio su 3 ruote, e offre un confort degno di tappeto volante. Ma come tante Citroën, è strana, l'amate o non la amate. Se le presterete tutte le attenzioni che richiede, non vi deluderà mai e non vi farà mai rimanere a piedi.

Ma le parole sono inutili. Salite a bordo, e fatevi sorprendere di quest'auto sottovalutata.....

Hanno collaborato a questo numero:

Mocci Demartis, Attilio

Ottone, Carlo

Rettore, Michele

Van der Velde, Nisse