



CITROËN GS BIROTOR

Voor de sleutelaar

Egbert Meeter kocht zijn droomauto en nam daarmee een behoorlijk risico. Twee jaar later kijkt hij echter tevreden op zijn handelwijze terug.

Ik was als tiener geabonneerd op een autoblad en daar stond een groot artikel in over de Citroën GS Birotor met wankelmotor. Een droomauto, ik vond dat een geweldig ding toen. Mijn familie bestond uit Citroën-rijders en in mijn studietijd had ik al een soort van eigen garage, voor op de stoep. Toen ik eind jaren zeventig informeerde bij een Citroën-garage of ze nog een monteur konden gebruiken, werd er gelijk enthousiast gereageerd: wanneer kan je beginnen? Ik was ongeschoold, maar had wel de nodige sleuteler-ervaring. Het was de tijd van de 2CV, de GS, de laatste DS-sen en de nieuwe CX. In de periode dat ik daar werkte, werd er ook een gebruikte GS Birotor aangekocht. Ik heb de motor daarvan eens een keertje gestart om het geluid te horen, toen de baas er niet was. Niet wetende wat ik nu wel weet: als zo'n auto een tijdje niet

heeft gelopen is het alsof er een bosbrand ontstaat: wat een enorme rookontwikkeling! De hele showroom was blauw, je kon er geen klant meer ontvangen!

Twee jaar geleden werkte ik mee in de noodgarage tijdens de Citroën-wereldmeeting. Er kwam daar een GS Birotor langsrijden, ik herkende het geluid gelijk. Achter het stuur zat een oud-collega en al pratende werd mijn enthousiasme weer aangewakkerd. En toen de auto op deze pagina's mét een donorauto erbij op diezelfde meeting te koop werd aangeboden..., tja, toen had ik meteen belangstelling. Maar er werd een stevige prijs voor gevraagd. Het is thuis uitgebreid besproken en we kwamen tot de conclusie dat het risico te groot was. Er zat immers geen kenteken bij, de motor liep niet en daardoor was het ook niet mogelijk om

de hydropneumatische vering te controleren. Maar toen ik de volgende dag aan de verkoper vertelde dat we het voor de vraagprijs niet aandurfden was zijn vraag: voor welke prijs wel? En zo was ik even later toch eigenaar van twee GS Birotors. Best een spannende koop! Hij kwam ze hier thuis afleveren, we hebben de goede van de twee direct op de brug geduwd en ik ben gaan kijken wat ik gekocht had. Er bleek totaal geen roest aan te zitten, het was een van de beste auto's die ik ooit had gekocht. En nog mooier: een halve dag later had ik 'm aan de praat. Toen de auto liep, kwam ook de vering keurig omhoog en bleken twee van de drie risico's dus al te zijn verdwenen. Een feest! Ik ben hier op het erf toen wat heen en weer gaan



In een wankelmotor draait een driehoekige rotor excentrisch in een soort 'trommel'.



Typerend voor Citroën zijn het enkelspaaks stuurwiel en de nogal breekbaar ogende stengeltjes voor ruitenwisser en clignoteur. Rechts onder: de wankelmotor heeft relatief weinig bewegende delen.



rijden om te kijken of de bak werkte, maar had alleen even niet gezien dat de was buiten hing. Toen de rook was opgetrokken bleek dat die nog een keer in de machine kon... Ik heb een gok genomen, maar die heeft prima uitgepakt.

Er zat nog een ruim twintig jaar oud importdocument bij de auto met het chassisnummer en ik had een kopie van een origineel Birotor-kentekenbewijs, waar de typegoedkeuring op stond. Hierdoor kreeg ik zonder veel problemen een kenteken en kon ik de weg op! Dat was een periode van telkens een half uur rijden en twee uur sleutelen, er kwamen achter elkaar verborgen gebreken boven water. Natuurlijk de te verwachten dingen, zoals riemen die braken, maar ook draagarmen waar ineens heel veel speling op zat omdat de kunststof lagerbussen tijdens het rijden verpulverden door ouderdom. Ogenscheinlijk zijn heel veel onderdelen hetzelfde als bij de GS en de CX. Maar als je gaat

passen is alles net iets anders. Er is maar heel weinig uitwisselbaar, alles is uniek. Veel delen kon ik van de donorauto halen, maar naar sommige dingen heb ik heel lang moeten zoeken, of ik heb ze zelf moeten maken. Het is een auto voor de inventieve sleutelaar. Sommige kwaaltjes bleven terugkomen, soms door een constructiefout. Zo raakte de carburateur telkens verstopt. Door het systeem van de carterventilatie aan te passen heb ik dat verholpen. Ook heb ik het systeem dat Citroën gebruikte om olie bij te mengen uitgezet. Ik giet nu gewoon goede tweetaktolie bij de benzine, ouderwetse mengsmering dus. Door de manier waarop de motor wordt gesmeerd is de auto echter totaal niet geschikt voor korte afstandjes. Als ik hem hier driemaal een klein stukje verplaats, loopt hij de vierde keer niet meer, die wankelmotor moet echt heet gestookt worden om het blok inwendig schoon te houden. Maar goed, dan ga ik lekker een stukje rijden, geen straf toch? ▲

★ Ik giet goede tweetaktolie bij de benzine, mengsmering dus ★



De eigenaar

NAAM Egbert Meeter, 61 jaar, Beekbergen
BEROEP Psychiater
TOEKOMSTPLANNEN De versnellingsbak en de pomp van de vering hebben beide aandacht nodig, een mooie klus voor komende winter. Daarna wordt het uiterlijk aangepakt.

Weetjes

Problemen met de motor en de oliecrisis gooiden roet in het eten voor de GS Birotor en de productie werd in 1975 gestaakt. Citroën deed eigenaren een genereus inruilvoorstel om de auto's terug te krijgen, zodat er geen onderdelen meer voor geleverd hoefden te worden. De teruggekochte auto's zijn later op mysterieuze wijze verdwenen. Dat was de redding voor alle andere Birotors. Vrijwel iedere eigenaar heeft een reserve exemplaar waar het chassisnummer uit is geslepen...



Citroën GS Birotor

bouwjaar	1974
nieuw prijs	ca. fl. 23.000,- (ca. € 10.500,-)
gemaakt van/tot	1973-1975, 847 stuks
geschatte waarde	ca. € 12.500,-
topsnelheid	175 km/h
acceler. 0-100	14,0 s
gem. verbruik	1 op 6,0
motor	tweeschijfs rotatiemotor, 2 x 497,5 cm ³
max. vermogen	107 pk
max. koppel	140 Nm
transmissie	semi-aut., drietraps
massa leeg	1140 kg

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op [YouTube.com/autovisie](http://www.youtube.com/autovisie)