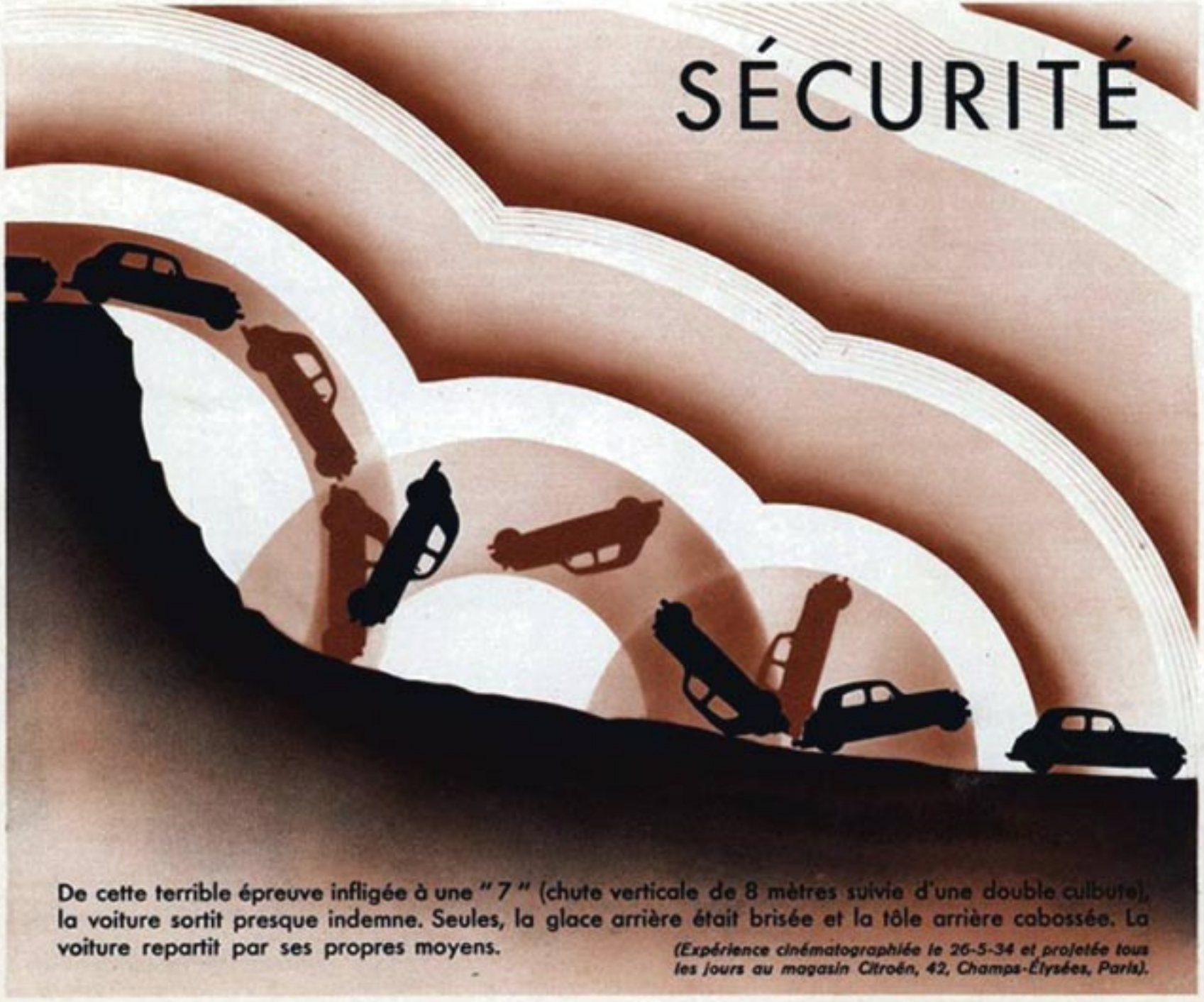
TRACTION AVANT - SÉCURITÉ

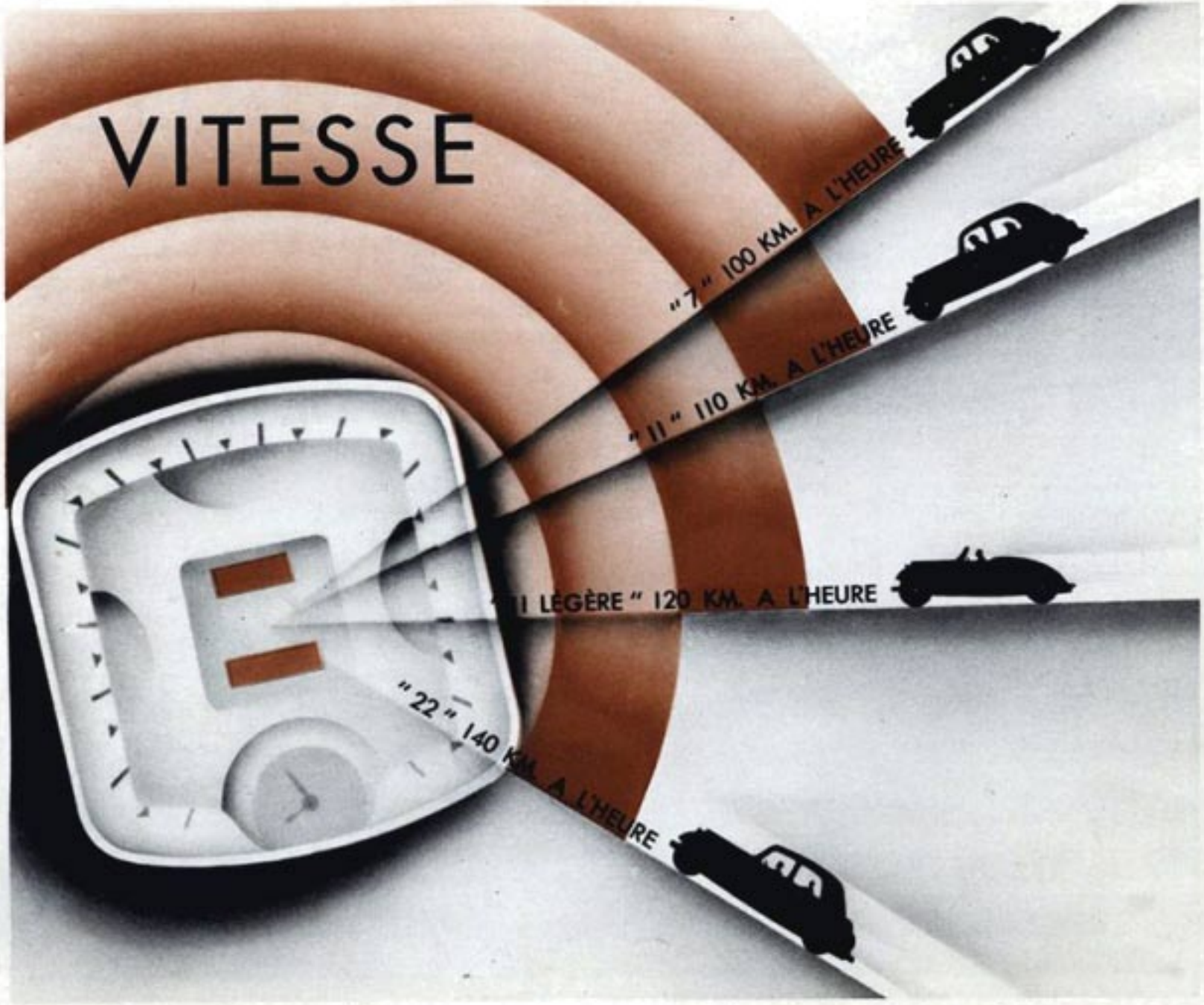


SÉCURITÉ



De cette terrible épreuve infligée à une "7" (chute verticale de 8 mètres suivie d'une double culbute), la voiture sortit presque indemne. Seules, la glace arrière était brisée et la tôle arrière cabossée. La voiture repartit par ses propres moyens.

(Expérience cinématographiée le 26-5-34 et projetée tous les jours au magasin Citroën, 42, Champs-Élysées, Paris).


VITESSE
"7" 100 KM. A L'HEURE
"11" 110 KM. A L'HEURE
"11 LÉGÈRE" 120 KM. A L'HEURE
"22" 140 KM. A L'HEURE

LES PLUS BELLES USINES DU MONDE - LES PLUS BELLES USINES DU



LES PLUS BELLES USINES DU MONDE - LES PLUS BELLES USINES DU MONDE - LES PLUS BELLES USINES DU MONDE - LES PLUS BELLES USINES DU MONDE



NOS MOYENS DE PRODUCTION

Pour construire leurs nouveaux modèles, les Usines Citroën se sont rénovées. Non seulement l'outillage a été en grande partie remplacé, mais les locaux eux-mêmes ont été transformés pour permettre de pratiquer des méthodes de fabrication plus parfaites et moins coûteuses.

Telles qu'elles se présentent aujourd'hui à leurs visiteurs enthousiastes, les Usines Citroën sont les plus modernes, les mieux conçues et les mieux installées du monde.

C'est grâce à ces transformations que les Usines Citroën peuvent fabriquer aujourd'hui ces modèles entièrement nouveaux, qui, d'un jour à l'autre se sont imposés sur tous les marchés de France et de l'étranger.

Soudure électrique de la carrosserie "Monocoque"

PUISSANTS MOYENS DE PRODUCTION - PUISSANTS MOYENS DE PRODUCTION

VISITEZ NOS USINES - VISITEZ NOS USINES - VISITEZ NOS USINES

QUELQUES CHIFFRES

L'énorme ensemble de nos Usines — Saint-Ouen, Les Epinettes, Clichy, Levallois, Grenelle, Saint-Charles, Gutenberg, Javel — couvre près de 100 hectares, dont plus de 80 bâtis. Quelques chiffres donneront une idée de leur formidable puissance : 50.000 CV, 16.000 machines-outils, 20.000 m. de convoyeurs, 25.000 ouvriers. La fonderie, l'emboutissage, les chaînes de fabrication, les ateliers de chromage et d'émaillage sont notamment les vrais modèles du genre.

Un tour rapide demande 3 heures ; mais on apprend plus en ce peu de temps qu'en parcourant des in-folio ; et lorsqu'on sort de Javel on emporte la vision réconfortante d'une des plus belles manifestations du génie français.

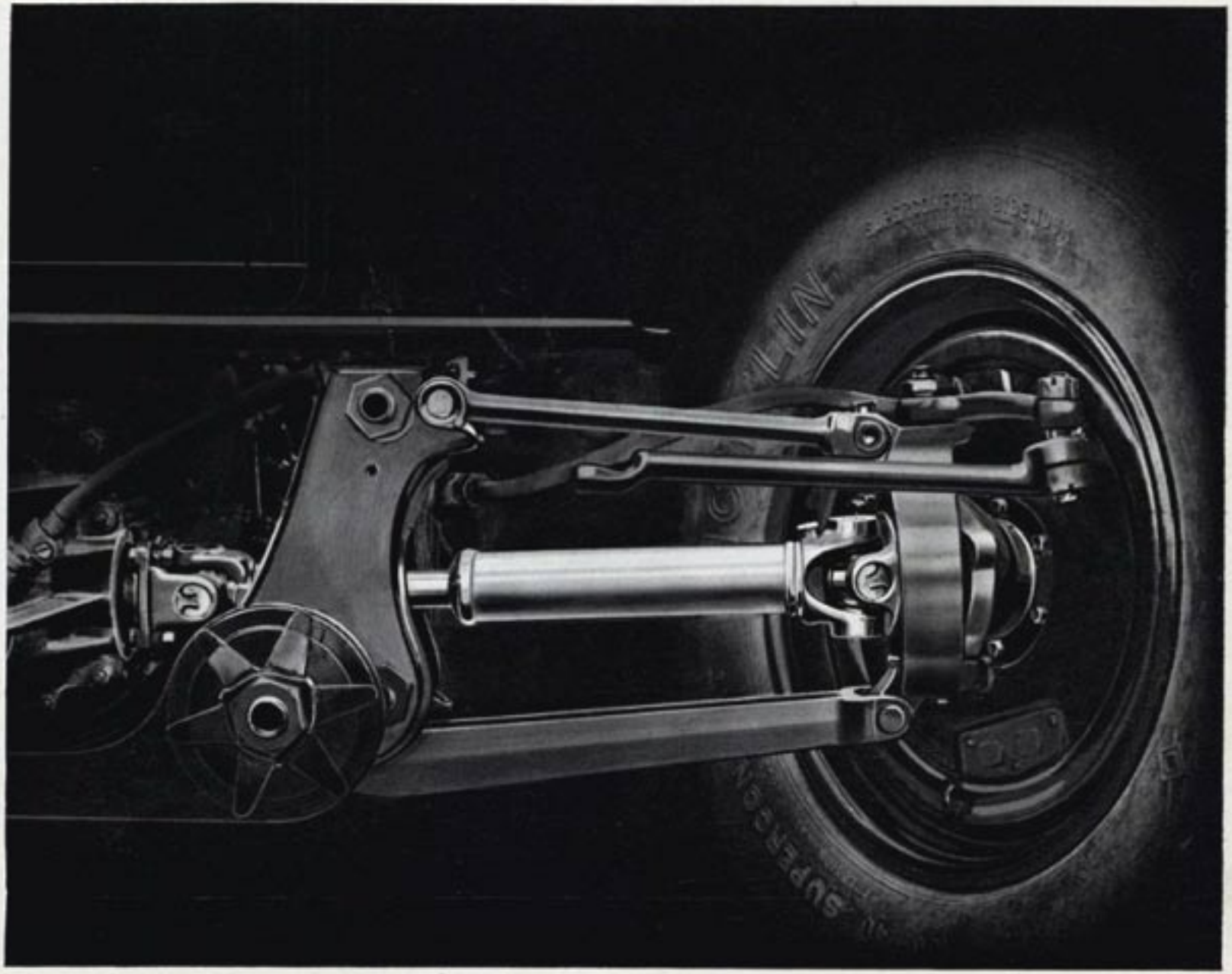
VISITEZ LES USINES CITROËN
S'inscrire à l'avance
117 à 167, QUAI DE JAVEL, PARIS (XV^e^)



Le hall des chaînes de finition (300 m. de long) aux nouvelles Usines de Javel

VISITEZ NOS USINES - VISITEZ NOS USINES - VISITEZ NOS USINES - VISITEZ NOS USINES - VISITEZ NOS USINES - VISITEZ NOS USINES

TRACTION AVANT - STABILITÉ IMPERTURBABLE - TRACTION AVANT



STABILITÉ IMPERTURBABLE - TRACTION AVANT - STABILITÉ

IMPERTURBABLE - TRACTION AVANT - STABILITÉ IMPERTURBABLE

TRACTION AVANT

La traction avant est la clé de tous les progrès

Elle permet :

L'abaissement du centre de gravité. En groupant à l'avant les organes de transmission, on a pu gagner tout l'espace qu'ils occupaient et abaisser les voitures de 20 cm. (Figure 1). Elles sont ainsi pratiquement irrenversables.

Du même coup on a établi un plancher lisse et sans saillie, éminemment favorable à la bonne pénétration dans l'air.

Une parfaite adhérence des roues motrices au sol. Les organes de transmission en pesant sur les roues AV augmentent à la fois leur adhérence au sol et l'efficacité du freinage.

La suppression des dérapages. Dans l'ancienne propulsion AR, la voiture dans les tournants était, au moment du braquage, dirigée dans un sens par les roues AV et poussée dans un autre par les roues AR. Avec la traction AV, les roues AV sont à la fois directrices et motrices. Toute la voiture se trouve tirée dans le sens de sa direction. Elle épouse donc exactement toutes les courbes de la route et l'on peut virer à très grande vitesse sans risquer d'être déporté (Figure 2).

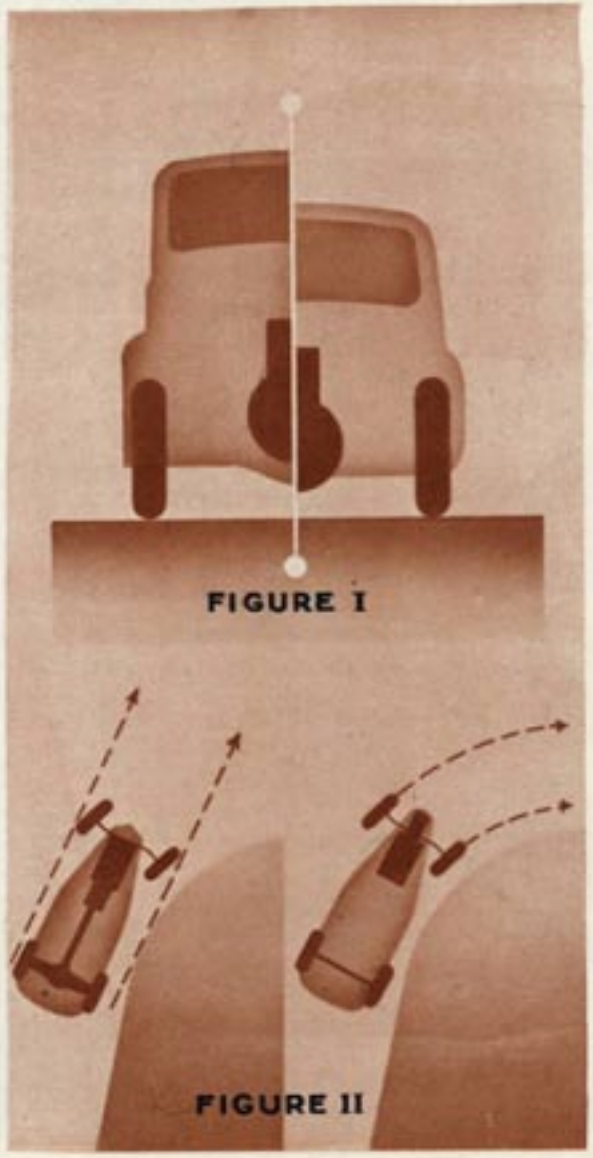


FIGURE I

FIGURE II

Ci-contre vue des organes de la traction AV Citroën. — On remarque, sortant de la boîte de vitesses, les joints de cardan, les arbres de transmission et les joints homocinétiques qui aboutissent au moyeu de roue. Ces joints, de par leur construction, transmettent sans à-coup, quelque soit le braquage, l'effort moteur aux roues.

STABILITÉ IMPERTURBABLE - TRACTION AVANT - STABILITÉ IMPERTURBABLE - TRACTION AVANT



MOTEUR FLOTTANT A CULBUTEURS

Fidèles à la réputation de leurs aînés, les nouveaux moteurs Citroën sont merveilleusement souples, nerveux et économiques. Leur suspension flottante élimine radicalement toute transmission de vibrations au châssis.

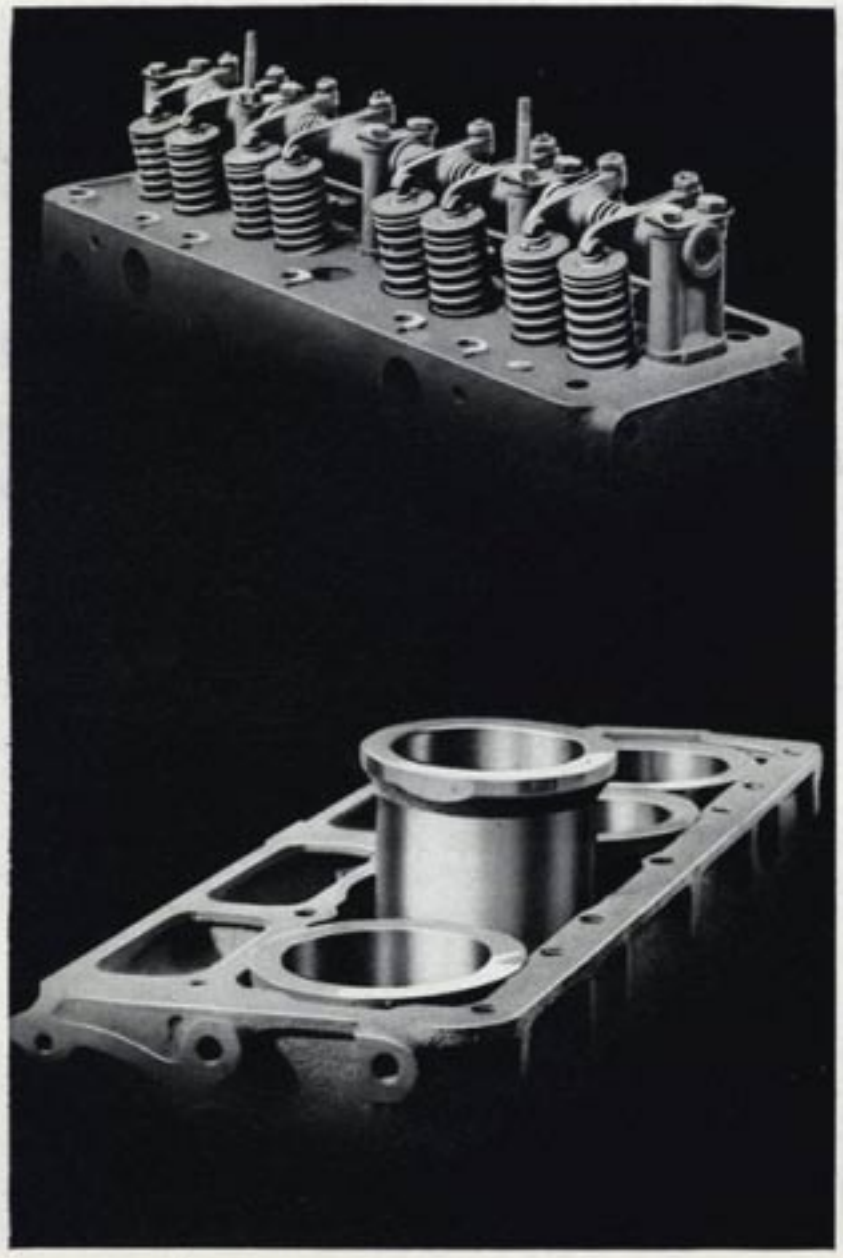
- Moteur de la " 7 " - 4 cylindres 72×100
  Consommation 8 litres aux 100 km.
- Moteur de la " 11 Légère " - 4 cylindres 78×100
  Consommation 10 litres aux 100 km.
- Moteur de la " 11 " - 4 cylindres 78×100
  Consommation 11 litres aux 100 km.

Ces moteurs sont pourvus du nouveau carburateur Solex à starter commandé par thermostat. Ce dispositif présente l'avantage de limiter automatiquement au temps strictement nécessaire, l'emploi du dispositif de départ. Il en résulte une économie d'essence et une carburation optima au moment du démarrage.

Les boîtes synchrones comportent 3 vitesses, dont 2 silencieuses, et une marche AR.

Pour ses moteurs Citroën recommande exclusivement l'emploi d'huile Mobiloil : B-B par temps normal ; Arctic par temps froid.

ACCÉLÉRATIONS BRILLANTES - ACCÉLÉRATIONS BRILLANTES



CULBUTEURS

Les nouveaux moteurs Citroën comportent des soupapes en tête commandées par culbuteurs. Ce dispositif permet d'obtenir un meilleur rendement sans augmenter la consommation. La forme des chambres favorise la turbulence et l'explosion des masses gazeuses se fait avec plus d'efficacité.

L'entretien des soupapes est rendu très facile. En effet, soupapes, ressorts et culbuteurs sont montés directement dans la culasse. Quelques écrous à desserrer, et tout se trouve à portée de la main.

CHEMISES AMOVIBLES

Les cylindres des nouveaux moteurs sont garnis intérieurement de chemises amovibles et interchangeables. En cas d'usure, ces chemises se changent en quelques minutes. Il s'agit donc ici d'un progrès considérable, qui donne au moteur une longévité pratiquement illimitée et supprime radicalement toutes les réparations coûteuses. Aucun moteur classique, quels que soient son régime et la qualité de ses aciers, ne possède de tels avantages.

Ce dispositif permet également un refroidissement beaucoup plus actif, et plus régulier sur tous les cylindres.

CARROSSERIE
" TOUT-ACIER MONOCOQUE "
SANS CHASSIS

●

La " Tout-Acier Monocoque " apporte au problème de la sécurité une solution radicale. Sa résistance aux accidents est littéralement stupéfiante. On reste confondu devant les épreuves, les chutes, les rebondissements sur terrain rocheux, auxquels on a soumis cette nouvelle carrosserie. Le propriétaire d'une " Monocoque " peut se dire qu'on n'a rien négligé pour garantir sa vie et celle de sa famille.

La " Tout-Acier Monocoque " est une carrosserie sans châssis ; mais ce qui faisait la solidité du châssis, c'est-à-dire le système tubulaire, a été étendu à toute la carrosserie. La Monocoque se compose donc d'une véritable cuirasse d'acier. Pas le moindre assemblage ; ni boulons, ni rivets. Aucun jeu n'est donc possible. Il y a vraiment un abîme entre la " Monocoque " et les carrosseries tôle et bois, qui se disloquent au premier choc, comme des milliers d'accidents l'ont prouvé.

Le nombre d'existences sauvées par les carrosseries Citroën est aujourd'hui considérable. On peut dire avec certitude que si tout le monde roulait en " Monocoque ", il n'y aurait plus d'accidents mortels.

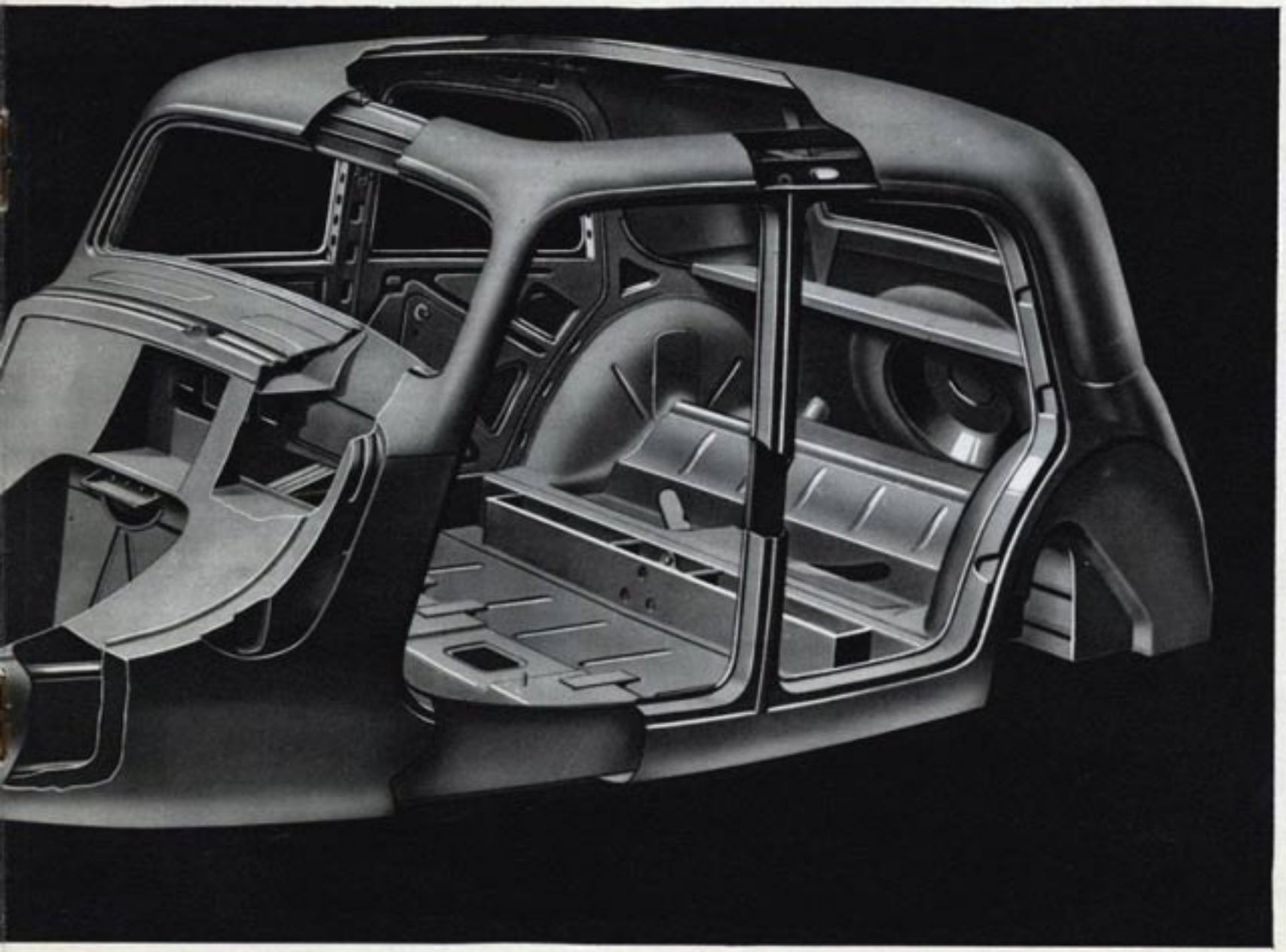
Seules en France, les Usines Citroën possèdent le formidable outillage qu'il faut pour construire des carrosseries " Tout-Acier Monocoque ".

SÉCURITÉ MAXIMUM - SÉCURI



SÉCURITÉ MAXIMUM - SÉCURITÉ MAXIMUM - SÉCURITÉ MAXIMUM - SÉCURITÉ MAXIMUM - SÉCURITÉ MAXIMUM - SÉCURITÉ

TE MAXIMUM - SECURITE MAXIMUM - SECURITE MAXIMUM - SECURITE

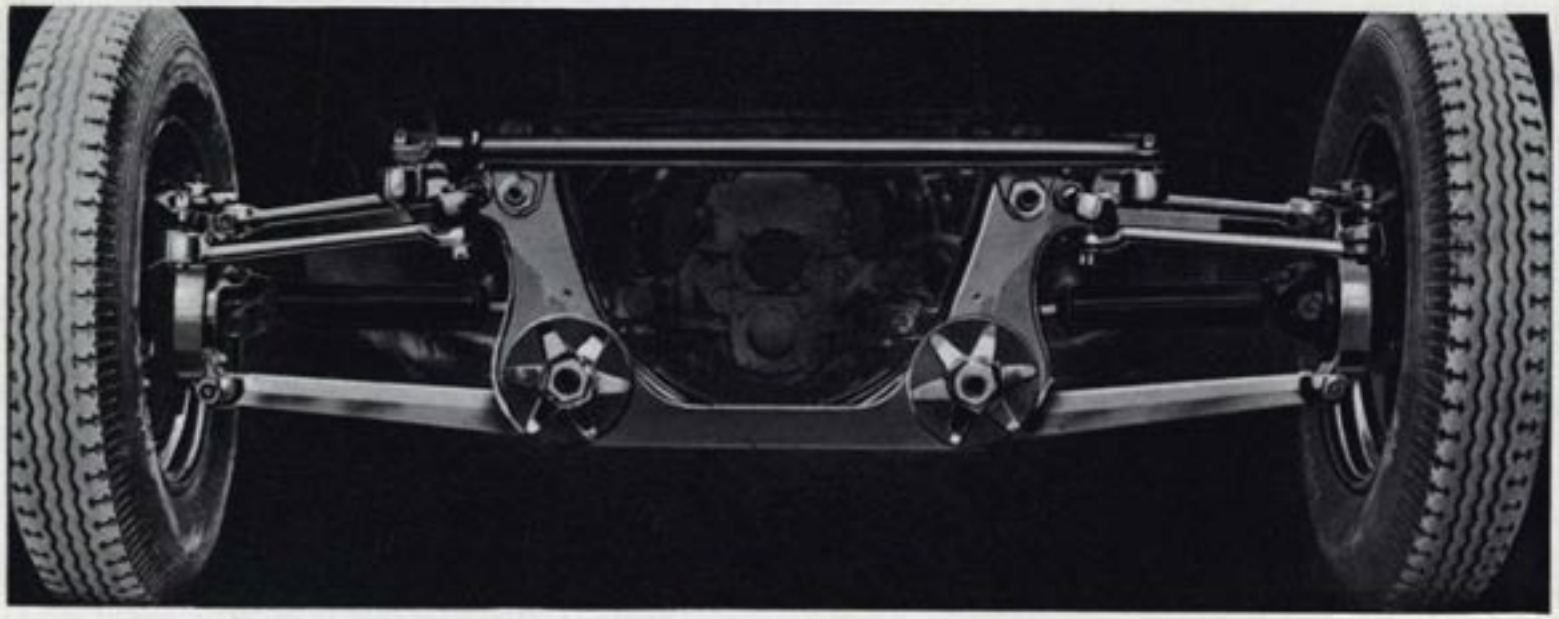


MAXIMUM - SECURITE MAXIMUM - SECURITE MAXIMUM

SECURITE MAXIMUM - SECURITE MAXIMUM - SECURITE MAXIMUM - SE

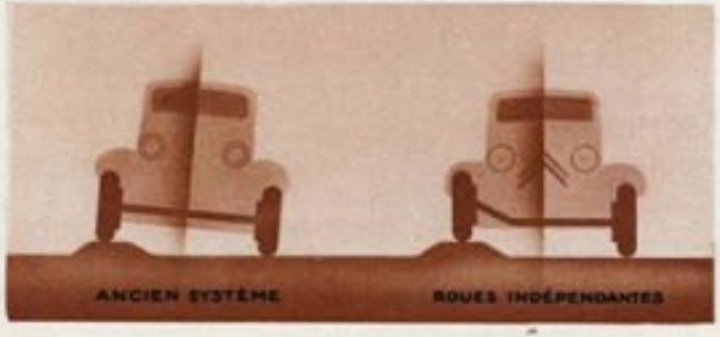
SUSPENSION IDÉALE - SUSPENSION IDÉALE - SUSPENSION IDÉALE

ROUES INDÉPENDANTES



L'avantage des roues indépendantes n'est plus discuté par personne : c'est d'absorber tous les cahots de la route sans les transmettre à la voiture, assurant ainsi aux voyageurs une suspension d'une parfaite souplesse. Mais si le principe en est excellent, ses applications entraînent de graves inconvénients.

Fruit de longues études et de sévères essais, poursuivis sans répit pendant des années, les roues indépendantes Citroën éliminent radicalement les défauts des systèmes antérieurs.



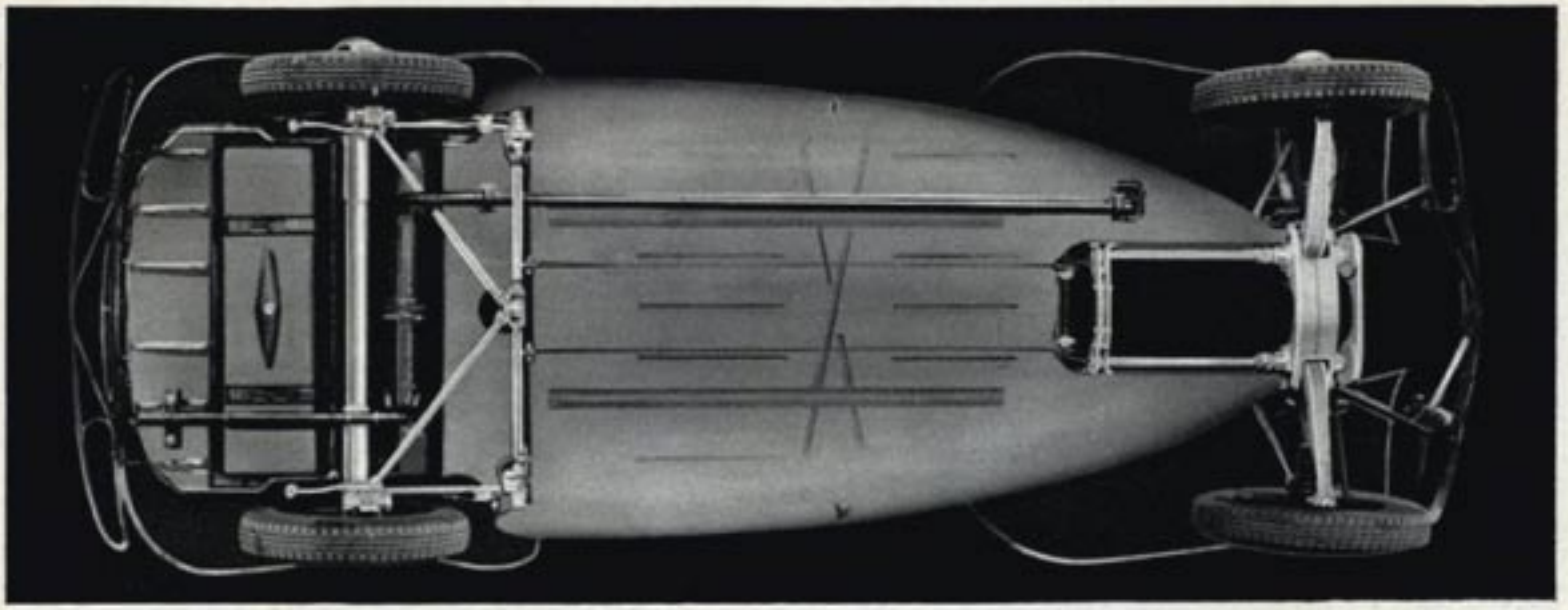
Dans le système à essieu fixe (figure de gauche), tout débattement d'une roue (c'est-à-dire toute secousse provenant d'un chaos) se transmet à la carrosserie. La voiture quitte ainsi la verticale et oscille autour d'elle jusqu'à sa complète stabilisation. Le tout, bien entendu, aux dépens des voyageurs.

Avec les roues indépendantes (figure de droite), c'est la roue seule qui se déplace, et son demi-essieu articulé. La voiture reste parfaitement droite et les passagers ont l'impression sur les plus mauvaises routes de rouler sur un sol parfaitement plan.

SUSPENSION IDÉALE - SUSPENSION IDÉALE - SUSPENSION IDÉALE

PLUS DE GRINCEMENTS - PLUS DE RUPTURES - PLUS DE GRINCEMENTS

BARRES DE TORSION



Les anciens ressorts à lames ont été complètement évincés des nouveaux modèles de tourisme Citroën. Ces ressorts avaient de multiples inconvénients. Ils rouillaient, grinçaient, cassaient parfois.

La barre de torsion est une solution extrêmement élégante. Elle présente des avantages considérables : moitié moins lourde, 2 fois plus élastique, elle ne rouille pas, ne grince pas et n'exige aucun entretien.

La barre de torsion est une barre d'acier spécial qui travaille en se tordant sur elle-même, comme le représente la figure ci-contre.

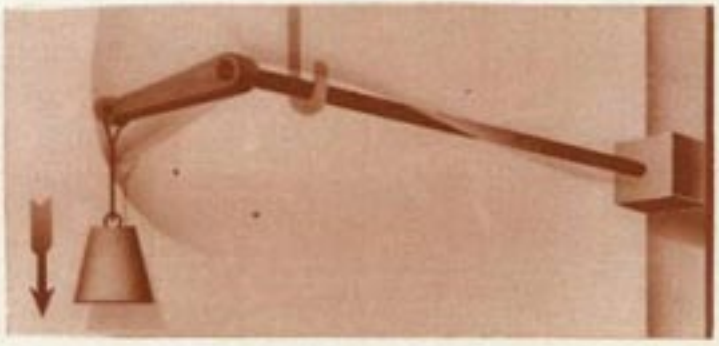
Une de ses extrémités est fixée sur la carrosserie (ici sur le cube) ; l'autre est solidaire de la roue (ici bras de levier).

L'action élastique de la barre de torsion est constante.

Sa limite d'élasticité va bien au delà de ce qu'on exige d'elle ; aucune rupture n'est à craindre.

La suspension par barre de torsion est simple, réglable et d'une douceur qu'aucun autre système ne peut se vanter d'approcher.

Ce sont les progrès de la métallurgie qui ont permis de réaliser des barres de torsion souples et pratiquement incassables.



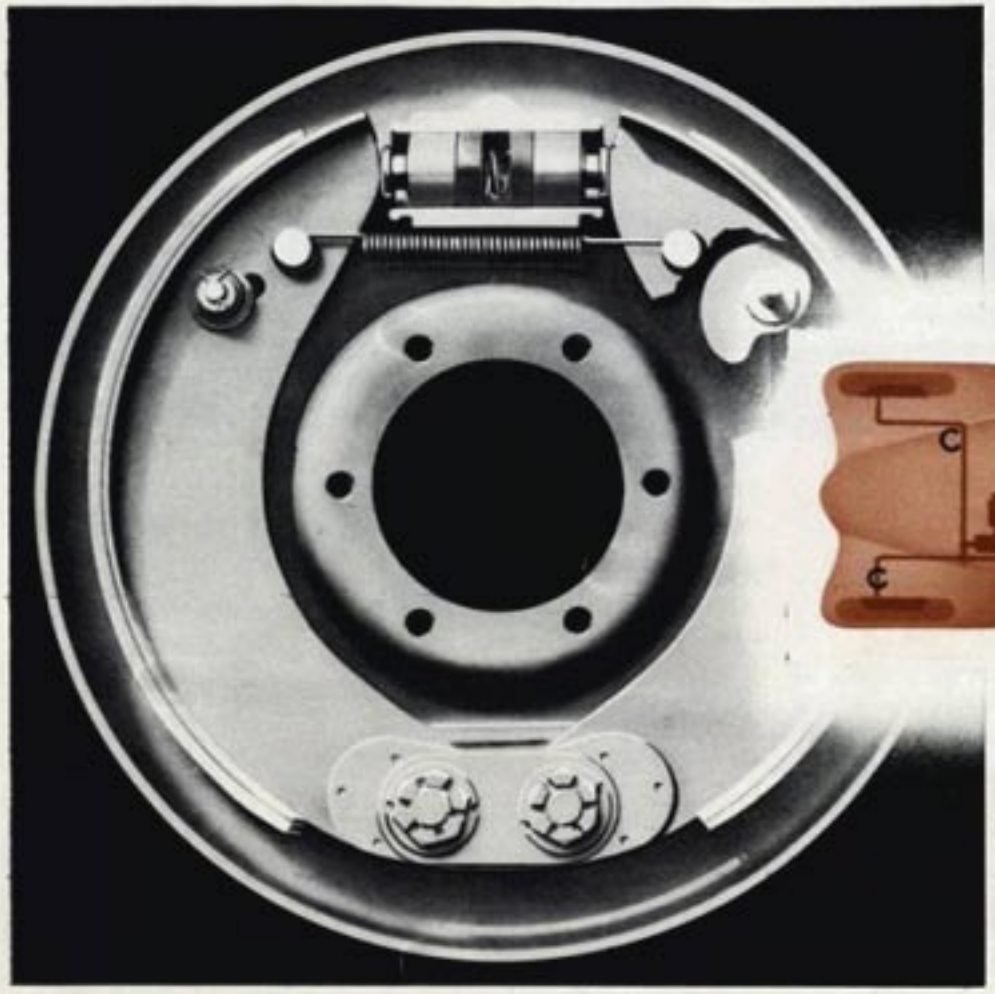
PLUS DE GRINCEMENTS - PLUS DE RUPTURES - PLUS DE GRINCEMENTS - PLUS DE RUPTURES - PLUS DE GRINCEMENTS - PLUS DE RUPTURES - PLUS DE GRINCEMENTS - PLUS DE RUPTURES

PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES - PLUS D'EMBARDÉES

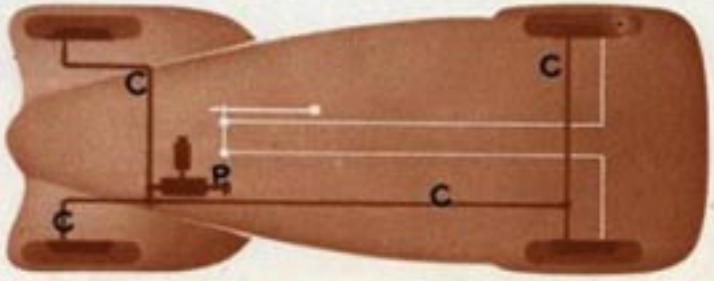
FREINS HYDRAULIQUES LOCKHEED

La sécurité, question primordiale, dépend dans une grande mesure des freins. Les Usines Citroën ne pouvaient moins faire que d'équiper leurs nouveaux modèles avec les meilleurs freins du monde.

Leurs 3 qualités principales sont la puissance, la douceur d'action et l'égalité de freinage sur les 4 roues. Ce dernier point est capital, car des freins mal réglés exposent à des embardées dangereuses.

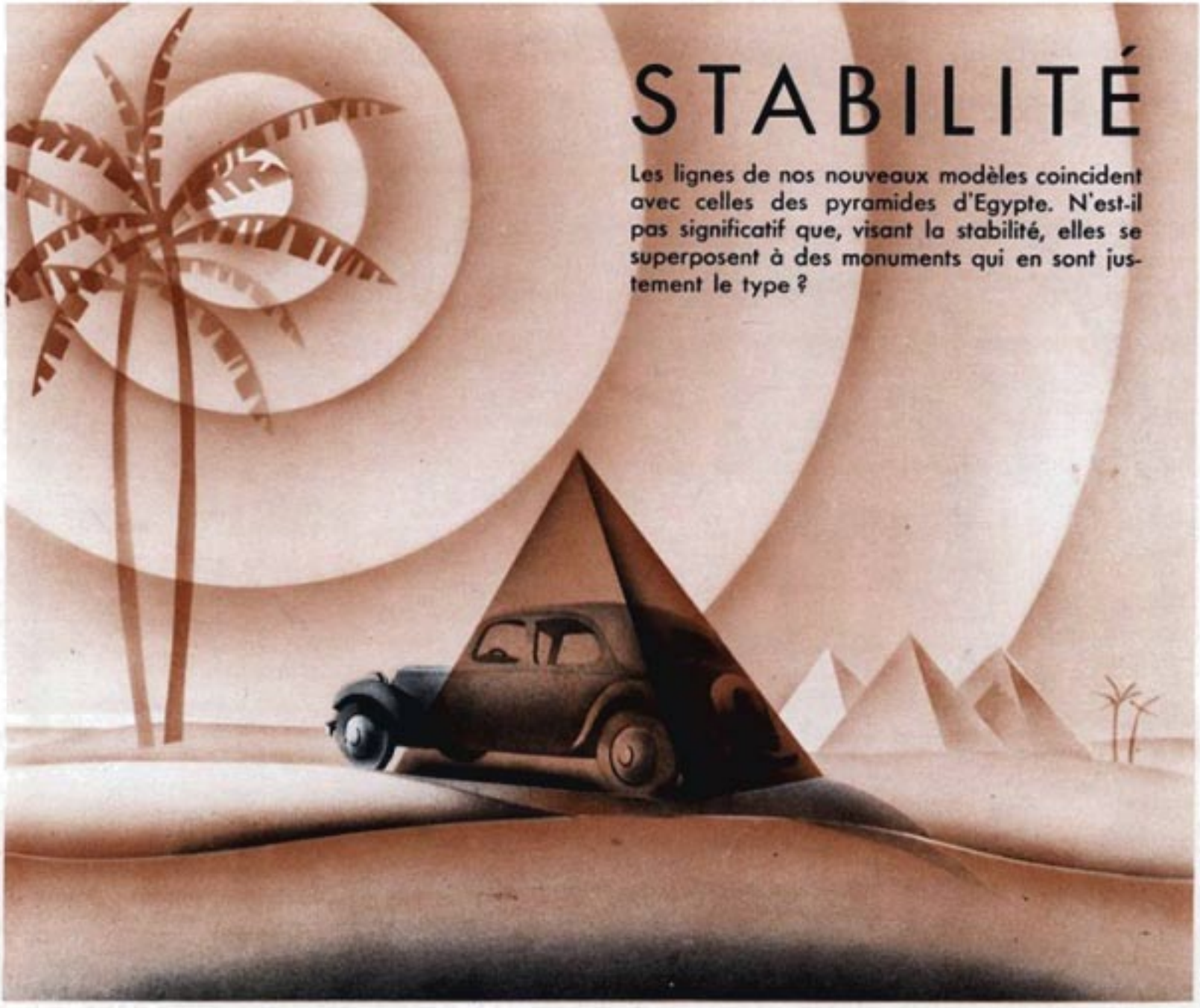


Les freins hydrauliques se composent essentiellement de deux parties : les organes de commande et les freins proprement dits. Les commandes, en partant du pied, comprennent : un piston P, des canalisations C et 2 pistons par frein, actionnant les mâchoires. En appuyant sur le premier piston on refoule un liquide spécial jusqu'aux 2 pistons terminaux, qui font pression sur les mâchoires. C'est le principe de la presse hydraulique.



Ce montage est extrêmement solide. Si pourtant, contre toute prévision, une canalisation venait à se rompre, il resterait encore 2 freins, car les freins ne sont solidaires que 2 par 2.

Il existe, en outre, un frein à main sur les roues arrière (figuré en blanc dans le schéma). Son levier de commande fixé sous le tablier n'encombre plus le plancher des places avant.


STABILITÉ
Les lignes de nos nouveaux modèles coincident avec celles des pyramides d'Egypte. N'est-il pas significatif que, visant la stabilité, elles se superposent à des monuments qui en sont justement le type ?


CONFORT

DÉTAILS DE CARROSSERIE

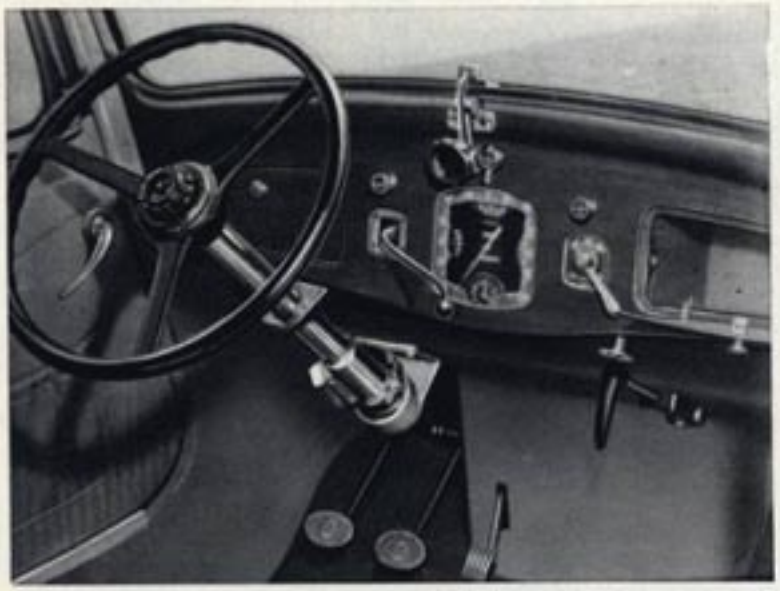


TABLEAU DE BORD

Le tableau de bord, de forme nouvelle, est bien éclairé et parfaitement lisible : deux boîtes pour les gants et les menus objets. Sous ces boîtes, 2 tablettes pour les guides, les cartes, les journaux. Le cadran central comporte l'indicateur de vitesse, un compteur kilométrique bi-totalisateur, un ampèremètre, un indicateur de pression d'huile, un niveau d'essence et une montre.

Les boutons, de gauche à droite, commandent le démarreur, le correcteur d'avance et le starter.

A gauche du cadran, levier de changement de vitesses ; à droite, contact à clé de sûreté et commande d'éclairage. Au centre du volant, commandes des avertisseurs et de l'éclairage " code ".

Le pare-brise est réglable et comporte un essuie-glace double, automatique.

Le miroir rétroviseur, comme toutes les glaces de la voiture, est en verre "Sécurit".



MALLE ARRIÈRE

Les bagages sont logés dans un coffre arrière qui n'est accessible que de l'intérieur. Ainsi, les valises sont à l'abri du vol et des intempéries. Ouvrir ce coffre n'est qu'un jeu : il suffit de se déplacer légèrement et de faire pivoter le dossier du siège ; cette manœuvre peut s'effectuer aisément pendant que la voiture est en marche.

Un dispositif d'accrochage du dossier est prévu sur les côtés de la caisse.

On peut loger dans le coffre des colis assez importants. Des mallettes spéciales peuvent être fournies moyennant supplément.

Le panneau arrière de la voiture comporte une large lunette en glace " Sécurit ", garnie d'un store coulissant.



VUES INTÉRIEURES DE LA BERLINE " 7 "

La Berline " 7 " n'est pas du tout une petite voiture. Deux personnes sont plus à l'aise à l'avant que dans beaucoup de voitures plus puissantes. C'est que tout y est calculé pour le confort des passagers. Les sièges s'avancent ou se reculent avec une grande facilité. Deux coffres, dessous, pour les outils. Le siège arrière profond et mœlleux est prévu pour 3 personnes. Portières à fermeture de sûreté. Poches dans les portes avant.





" SPIDER "

Le Spider des Cabriolets et Faux-Cabriolets contient 2 places larges et très confortables.

FAMILIALE

Les 3 strapontins sont face à la route. Ce ne sont aucunement des places inférieures ; on y est aussi bien que sur la banquette. La visibilité y est parfaite et les voyages à 9 personnes se font avec agrément.

Les trois strapontins sont repliables et se dissimulent dans le plancher.



ÉLÉGANCE - LIGNES MODERNES - ÉLÉGANCE - LIGNES MODERNES

LA LUXUEUSE FINITION DES "11" ET "11 LÉGÈRES"

Tout dans l'aménagement des carrosseries "7" et "11" est traité avec le plus grand soin et un réel souci d'élégance. Mais les " 11 " et " 11 Légères " sont l'objet d'attentions toutes particulières. Elles sont traitées avec un luxe raffiné : coloris 2 tons, draperies spéciales, accessoires plus nombreux, finition de grand style.

SÉPARATION INTÉRIEURE DU COUPÉ

Les coupés de ville et coupés longs 5 places comportent une séparation entre les places AR et les places AV. Grande glace " Sécurit " se manœuvrant à l'aide d'une manivelle.

SIÈGE ARRIÈRE DES "11"

Il est formé d'une large banquette extrêmement confortable. Trois personnes y sont très à l'aise. Deux accoudoirs mobiles. Les passagers disposent d'un grand espace pour étendre les jambes.

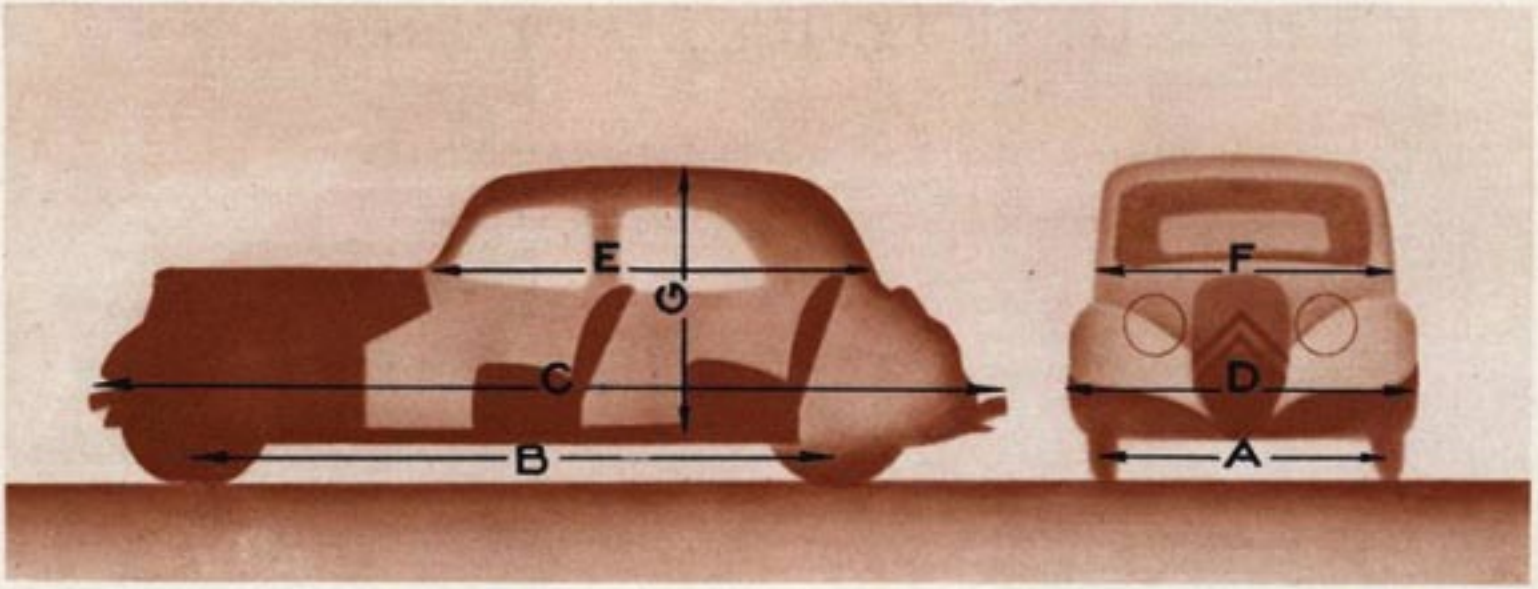




Les voitures fermées " 11 " et " 11 Légères " sont munies de signalisateurs lumineux de direction.



LA PLUS BELLE VOITURE - LA PLUS BELLE VOITURE - LA PLUS BELLE VOITURE - LA PLUS BELLE VOITURE - LA PLUS BELLE VOITURE - LA PLUS BELLE VOITURE



CARACTÉRISTIQUES SPÉCIALES ET COTES

	" 7 "	" 11 légère "	" 11 "	" 11 " Fam.
Moteur	4 cyl.	4 cyl.	4 cyl.	4 cyl.
Cylindrée	1 l. 628	1 l. 910	1 l. 910	1 l. 910
Puissance effective	38 CV	48 CV	48 CV	48 CV
Réservoir AR	45 l.	45 l.	50 l.	50 l.
Poids	900 kgs	900 kgs	1.000 kgs	1.070 kgs
Pneus Superconfort	140×40	150×40	150×40	160×40
Voie (A)	1 m. 32	1 m. 32	1 m. 43	1 m. 43
Empattement (B)	2 m. 91	2 m. 91	3 m. 09	3 m. 275
Longueur hors-tout (C)	4 m. 35	4 m. 35	4 m. 62	4 m. 80
Largeur hors-tout (D)	1 m. 56	1 m. 56	1 m. 71	1 m. 71
Longueur intérieure (E)	1 m. 90	1 m. 90	2 m. 15	2 m. 34
Largeur intérieure (F)	1 m. 24	1 m. 24	1 m. 38	1 m. 38
Hauteur intérieure (G)	1 m. 20	1 m. 20	1 m. 21	1 m. 21

SPACIEUSES - VOITURES SPACIEUSES - VOITURES SPACIEUSES - VOITURES SPACIEUSES - VOITURES SPACIEUSES - VOITURES SPACIEUSES - VOITURES SPACIEUSES - VOITURES SPACIEUSES - VOITURES

7 CITROËN



CABRIOLET

7 CITROËN



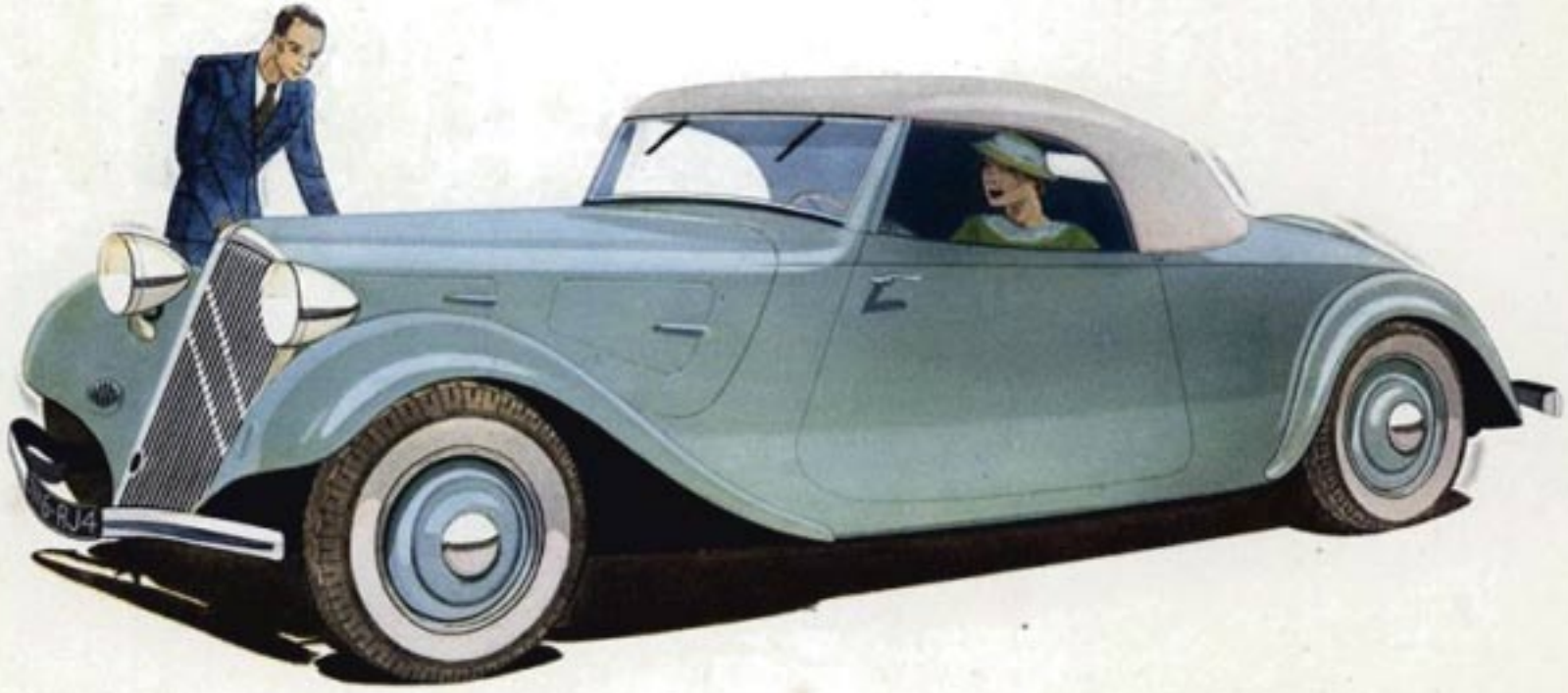
FAUX-CABRIOLET

7 CITROËN



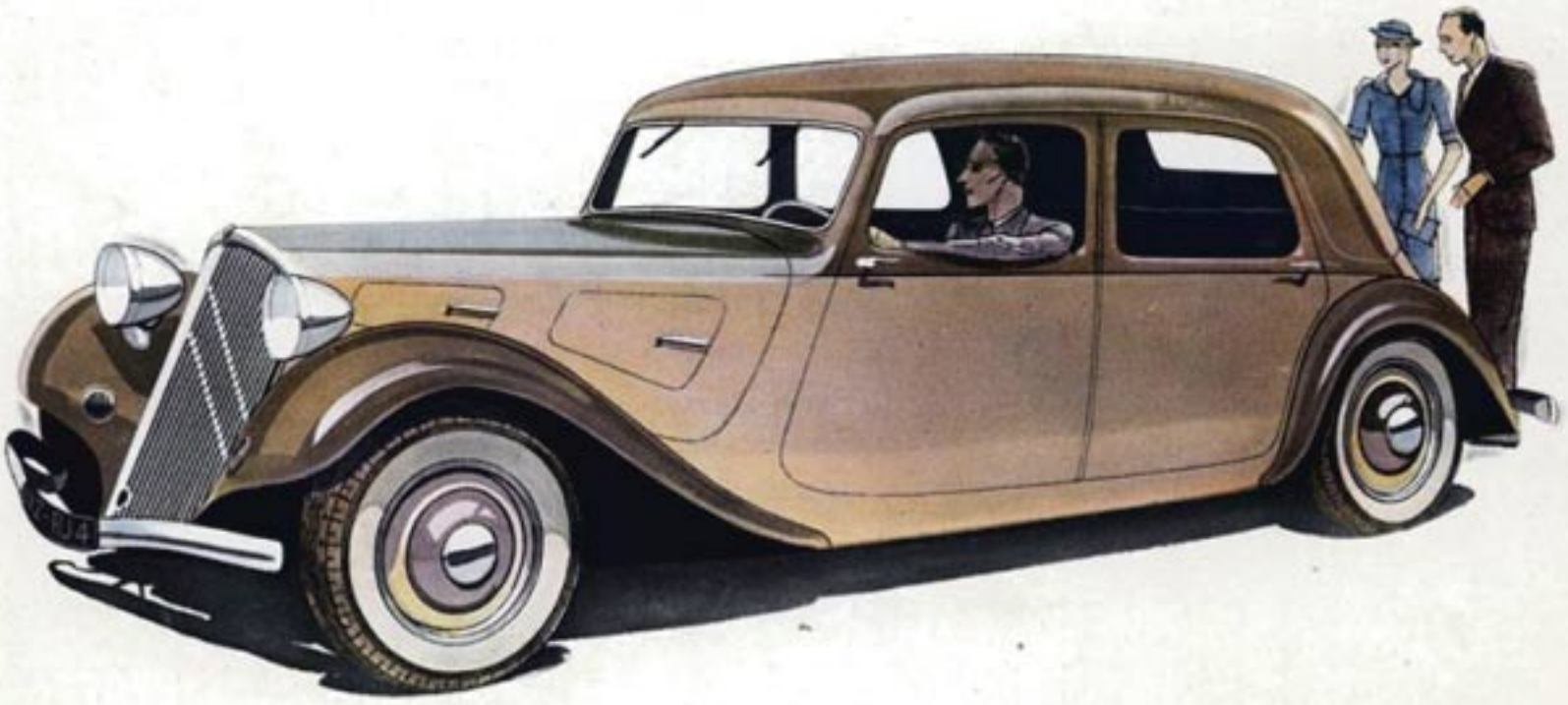
BERLINE 5 PLACES

11 CITROËN



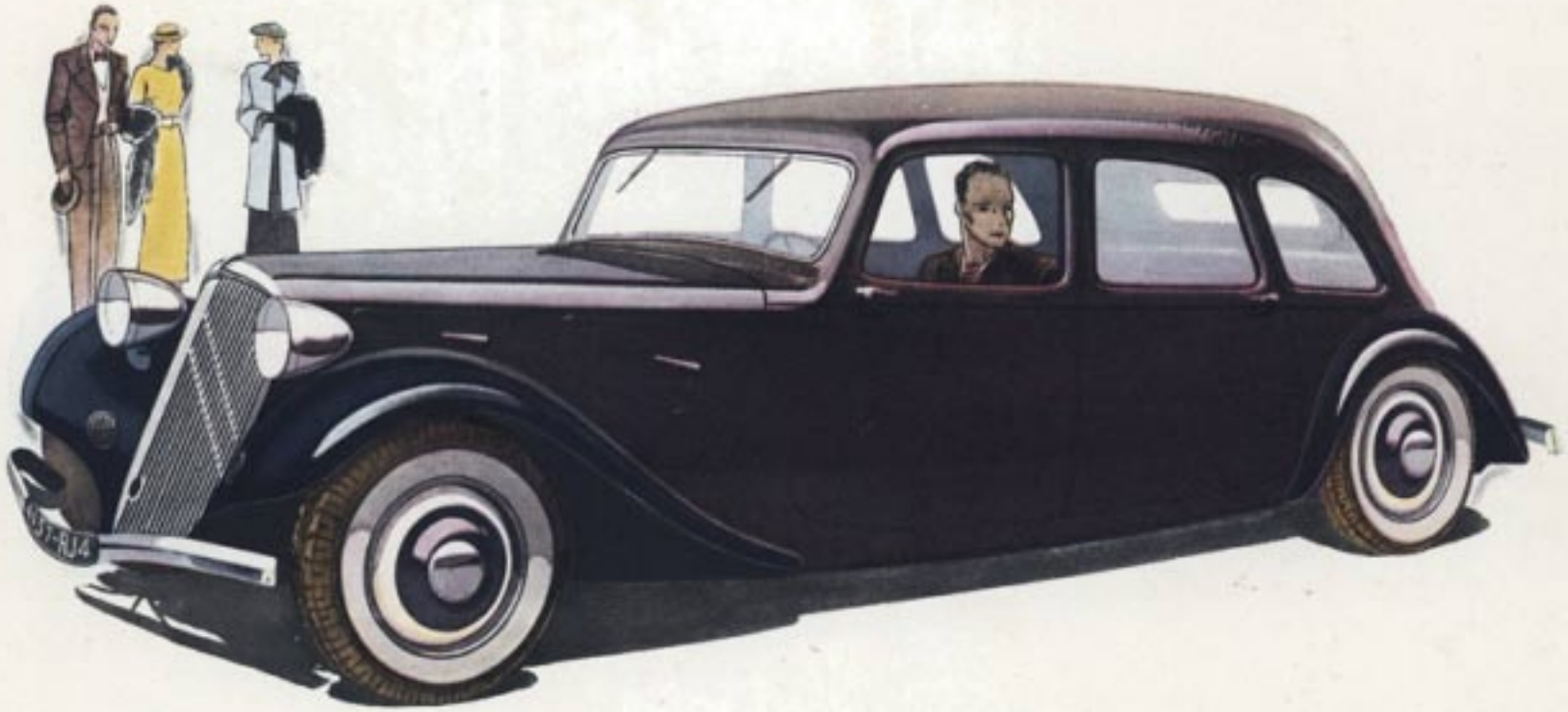
CABRIOLET

11 CITROËN



BERLINE 6 PLACES

11 CITROËN



FAMILIALE 9 PLACES

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN
AU CAPITAL DE 400.000.000 DE FRS
117 A 167, QUAI DE JAVEL - PARIS (XV^e)

R. C. SEINE 216.018 B

HÉLIOCHROMIE SADAG