7 & 11
CITROËN
A TRACTION AVANT



AC4435 1935



LES USINES CITROËN

VUE AÉRIENNE DU GROUPE "JAVEL"

SÉCURITÉ AVANT TOUT

Offrir à sa clientèle le maximum de sécurité a toujours été la pensée dominante des Usines Citroën. Elles sont les seules, en France, à pouvoir construire ces carrosseries "Tout-Acier Monocoque" à toit d'acier qui constituent, par leur incomparable résistance aux chocs, la protection la plus efficace que, dans l'état actuel de la technique, il soit humainement possible d'opposer aux risques d'accidents.

Depuis le début de 1934, les modèles de tourisme ont été dotés de la traction avant qui représente un nouvel et très important progrès dans la voie de la sécurité. En effet, parmi ses multiples avantages, ce mode de propulsion a permis d'abaisser suffisamment le centre de gravité pour rendre les voitures irrenversables.

A ce progrès capital s'ajoutent : la vitesse, un très grand confort, des formes rigoureusement aérodynamiques et les qualités brillantes d'un remarquable moteur à culbuteurs et chemises amovibles, dont l'économie de consommation constitue à elle seule une des plus belles réussites qui aient été enregistrées dans le domaine automobile au cours de ces dernières années.

PROGRAMME DES FABRICATIONS CITROËN 1935 :

— La "7" à traction avant (100 km. à l'heure - 8 litres aux 100 km.). Se fait en : Berline 5 places - Cabriolet décapotable - Faux-cabriolet.

— La "11 Légère" à traction avant (120 km. à l'heure - 10 litres aux 100 km.) Se fait également en Berline 5 places - Cabriolet décapotable - Faux-cabriolet.

— La "11" à traction avant (110 km. à l'heure - 11 litres aux 100 km.) Se fait en : Berline 5 places - Berline 6 places - Familiale 7 places - Familiale 9 places - Conduite intérieure 5 places - Cabriolet décapotable - Faux-cabriolet - Coupé de ville.

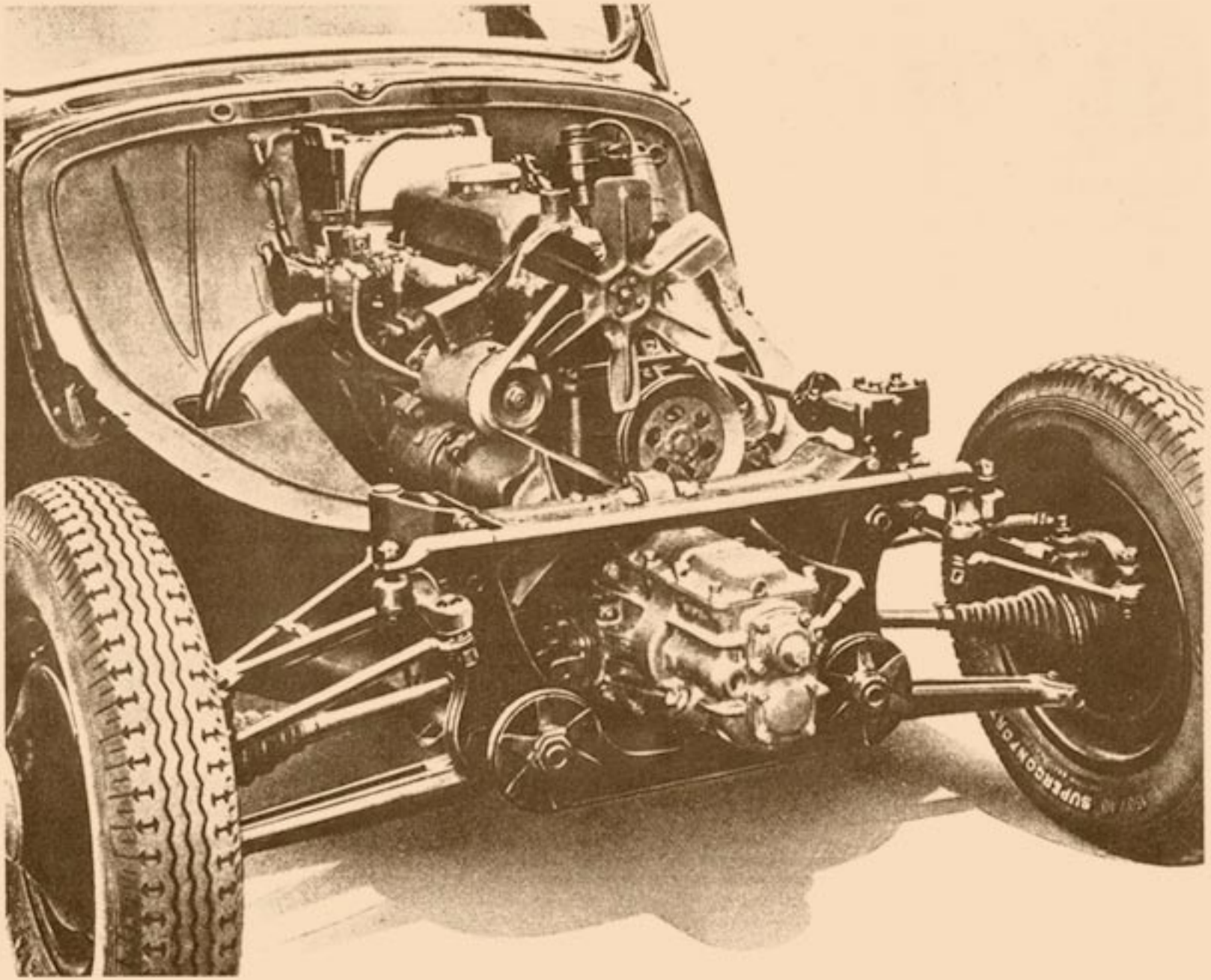
Les Usines Citroën construisent en outre :

— Des Voitures Commerciales avec moteur "7" ou "11" qui se font en Berline et Conduite Intérieure avec hayon ou bien avec équipement "tourisme" sans hayon, garniture drap et malle arrière.

— Des Véhicules Utilitaires pour charge utile de 500, 850 et 1.500 kgs.

— Des Poids Lourds Types 32 et 45.

(Demander les Catalogues Spéciaux).


SUPERBOW

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 meme 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. En un mot : tenue de route excellente.

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

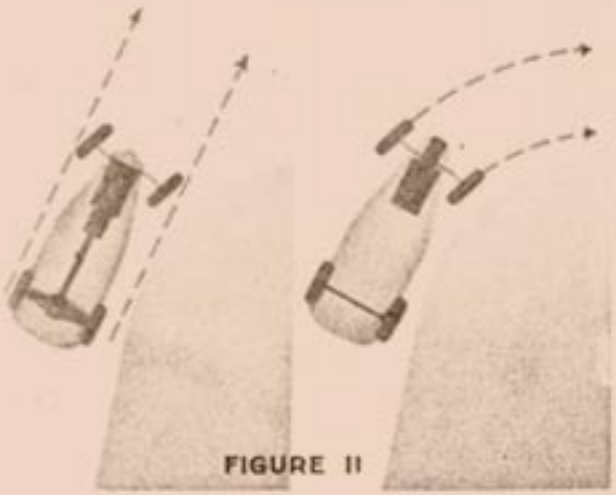
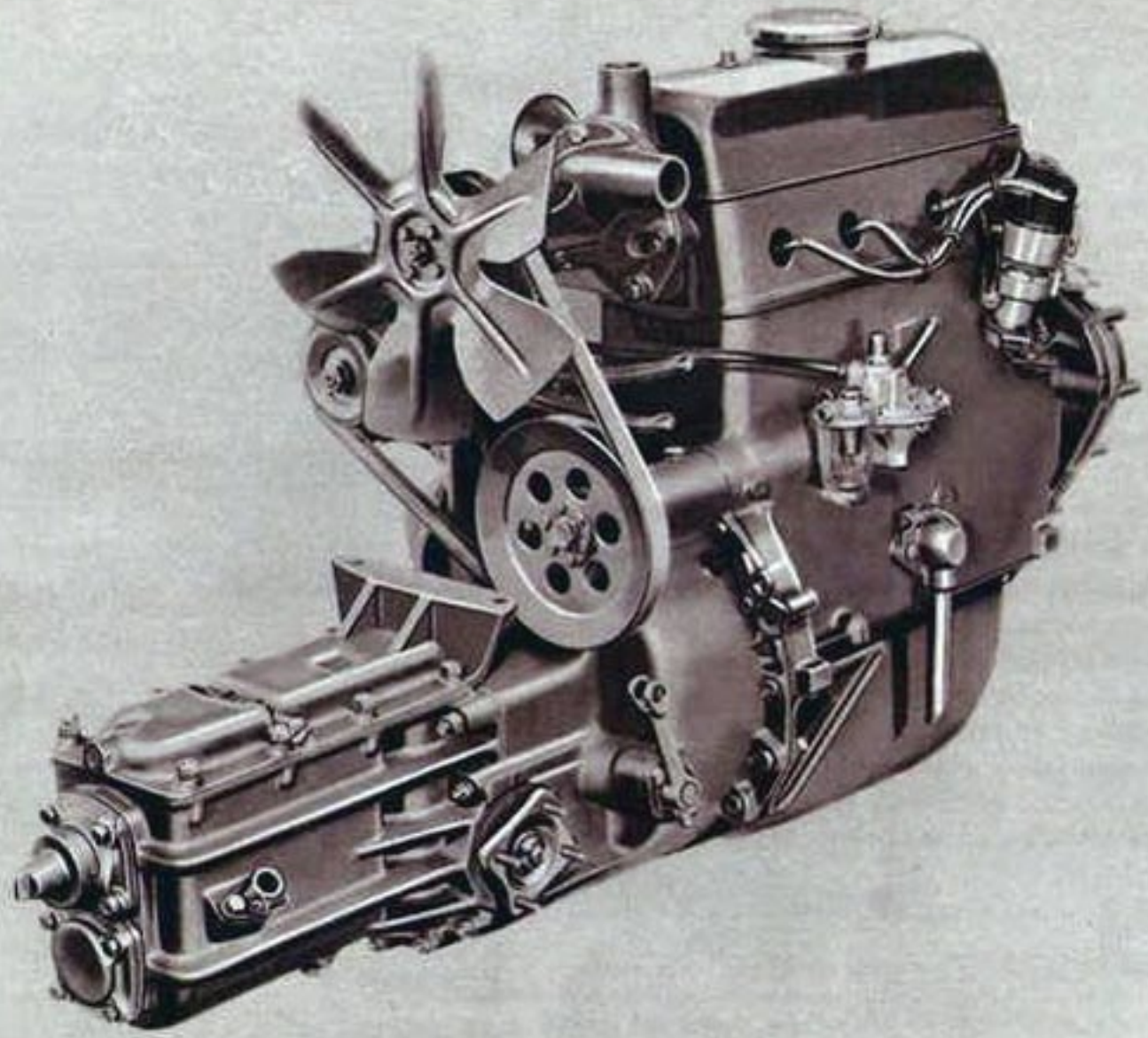


FIGURE II

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 aux moyeux des roues. Ces joints, de par leur construction, transmettent sans à-coup, quel que soit le braquage, l'effort moteur aux roues.



MOTEUR A CULBUTEURS ET A CHEMISES AMOVIBLES

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

- 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.

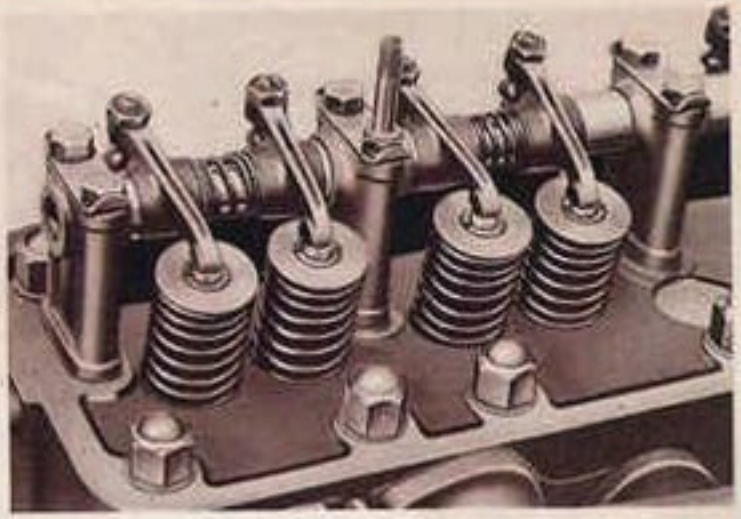
Ces moteurs sont pourvus du nouveau carburateur Solex à starter commandé par thermostat. Ce dispositif présente l'avantage de limiter automatiquement au temps strictement nécessaire, l'emploi du dispositif de départ. Il en résulte une économie d'essence et une carburation optima au moment du démarrage.

●

Les boîtes synchrones comportent 3 vitesses avant, 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.

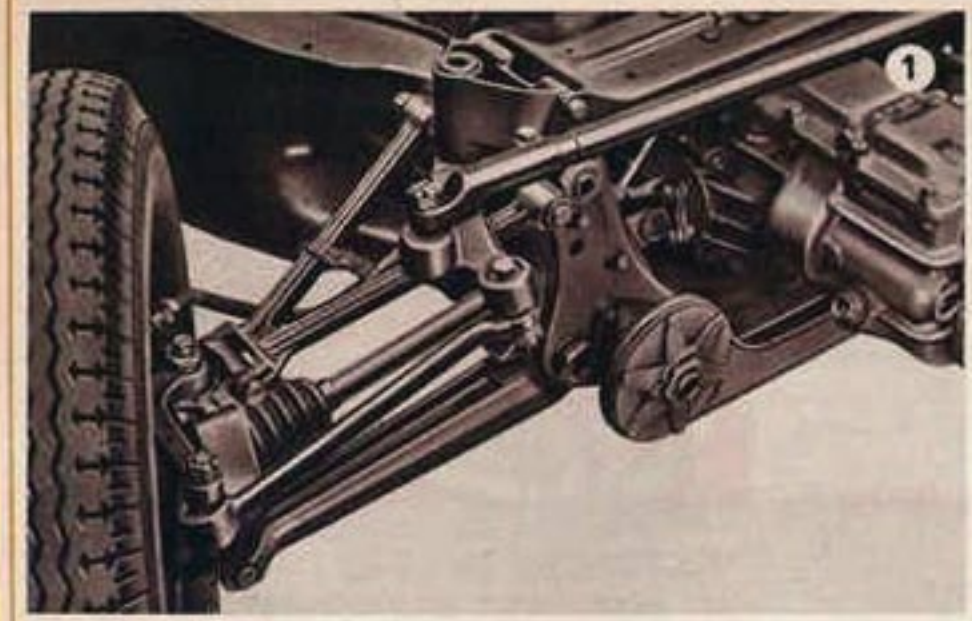


Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Ce dispositif permet d'obtenir un meilleur rendement sans augmenter la consommation.

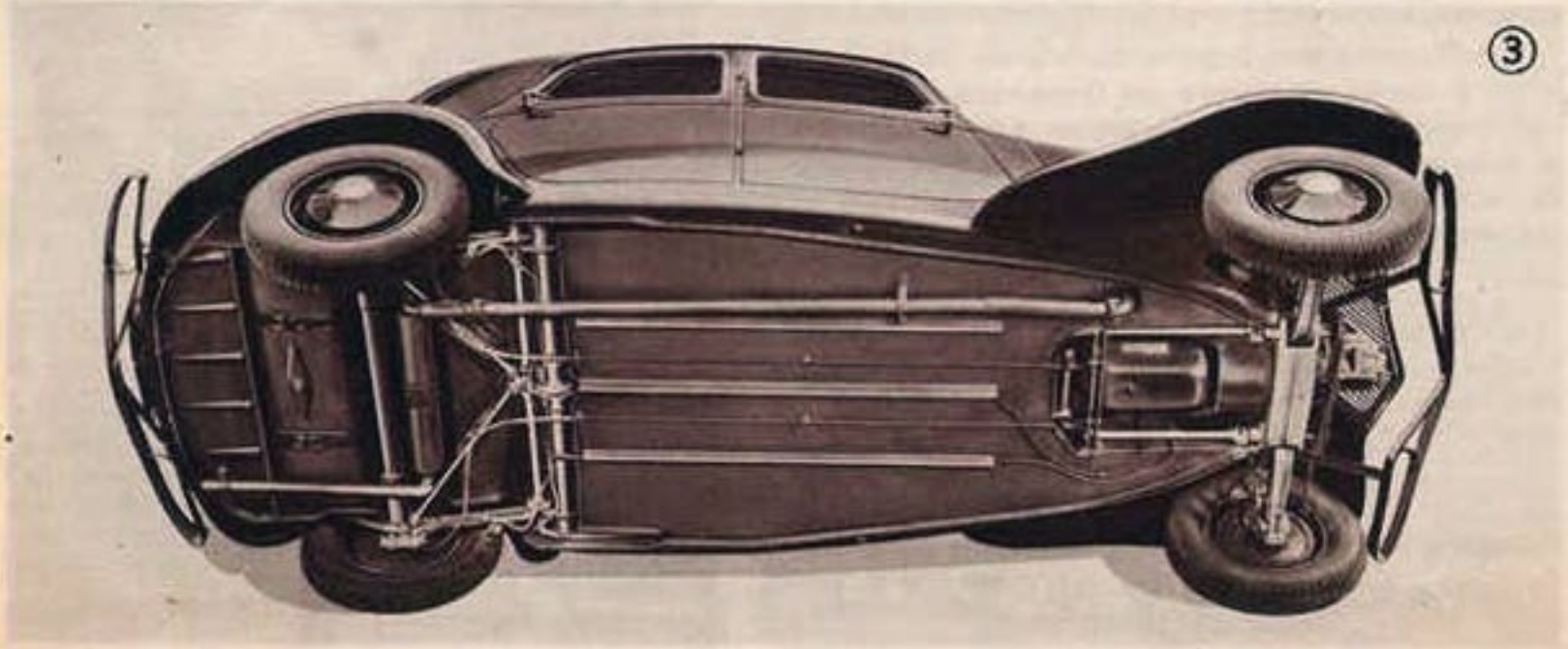
●

Les cylindres des nouveaux moteurs sont garnis intérieurement de chemises amovibles. En cas d'usure, ces chemises se changent en quelques minutes ce qui donne au moteur une longévité pratiquement illimitée.




1


2


3

ROUES INDÉPENDANTES ET BARRES DE TORSION

L'avantage des roues indépendantes n'est plus discuté par personne. Elles ont pour mission d'absorber les cahots de la route sans les transmettre à la voiture.

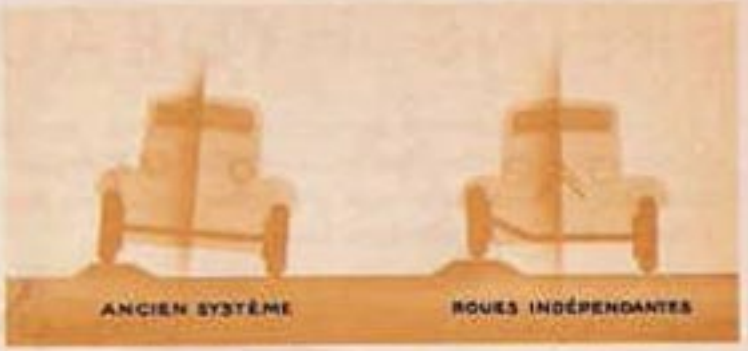
Pour être parfaitement efficace, le dispositif des roues indépendantes ne doit pas seulement être limité aux roues avant. Dans les "7" et "11" Citroën, les 4 roues sont indépendantes ce qui assure aux voyageurs une suspension d'une parfaite souplesse.

Les anciens ressorts à lames ont été complètement évincés. Ils avaient de multiples inconvénients : ils rouillaient, grinçaient, cassaient parfois. La barre de torsion est une solution extrêmement élégante : moitié moins lourde, deux fois plus résistante que les ressorts à lames, elle ne rouille pas, ne grince pas et n'exige aucun entretien.

La photo N° 1 (page de gauche) montre le dispositif des roues avant composé d'un solide corps d'essieu complété à sa partie supérieure par des parallélogrammes transversaux indéformables et de longueur inégale et, à la partie inférieure, par des bras solidaires d'amortisseurs et de barres de torsion. Ce système d'une robustesse a toute épreuve empêche tout shimmy ainsi que toute usure prématurée des pneumatiques.

La photo N° 2 montre la suspension arrière par roues indépendantes stabilisées. Des amortisseurs et des barres de torsion complètent l'ensemble qui donne à la voiture une grande stabilité.

La photo N° 3 montre l'ensemble des suspensions avant et arrière. A noter la netteté de ligne du dessous aérodynamique de la voiture.



Dans le système à essieu fixe (figure de gauche), toute secousse provenant d'une bosse ou d'un trou de la route se transmettait à la voiture entière.

Avec les roues indépendantes (figure de droite) c'est la roue seule qui se déplace, la voiture reste parfaitement horizontale et les passagers ont l'impression sur les plus mauvaises routes, de rouler sur un sol parfaitement plat.

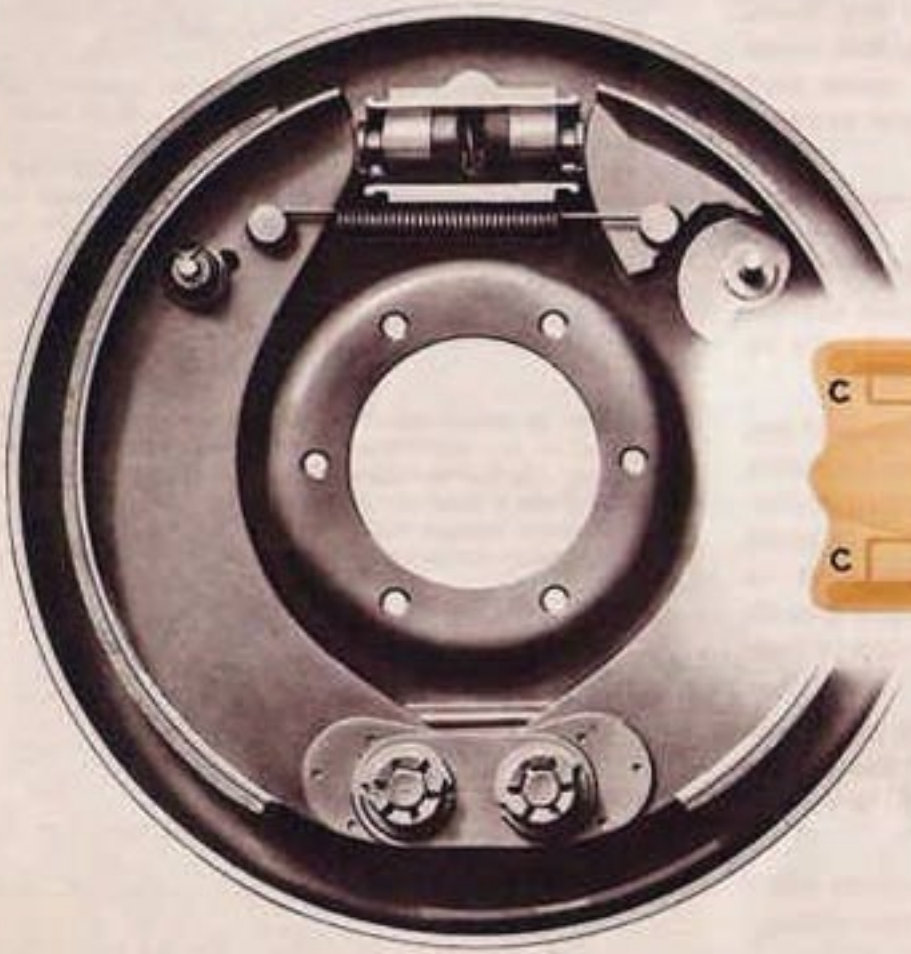
La barre de torsion est une barre d'acier spécial qui travaille en se tordant sur elle-même, comme le représente la figure ci-dessous. L'action élastique de la barre de torsion est constante. Sa limite d'élasticité va bien au-delà de ce qu'on exige d'elle. Aucune rupture n'est à craindre. La suspension par barres de torsion est simple, réglable et d'une grande douceur.



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 : l'ensemble ne nécessite qu'un entretien insignifiant.

●

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.

7



BERLINE 5 PLACES

SE FAIT ÉGALEMENT EN "11 LÉGÈRE"

7



FAUX-CABRIOLET

SE FAIT ÉGALEMENT EN "11 LÉGÈRE"

11
LÉGÈRE



CABRIOLET DÉCAPOTABLE

SE FAIT ÉGALEMENT EN "7"

QUELQUES PERFORMANCES OFFICIELLES DES "7" ET "11" CITROËN

TRACTION AVANT

●

CONSOMMATION

Une "7" a parcouru le trajet Paris-Bordeaux et retour à 60 de moyenne, en ne consommant que 6 litres 793 aux 100 km.

Concours du Bidon de 5 Litres 1934.

Une Familiale "11" transportant le poids de 9 personnes de 80 kgs, a parcouru 66 km., à 55 de moyenne, avec 5 litres d'essence, ce qui représente une dépense de moins de 2 centimes par kilomètre et par passager.

Ce résultat qui bat le record général de l'épreuve de plus de 100 points, a permis à la "11" Citroën de se placer

1re du Classement Général (tourisme)

●

TENUE DE ROUTE

La "7" s'attribue une première place dans le Circuit d'Hiver des 7 Clubs, qui s'est couru aux environs de Stockholm (Février 1935) sur un parcours de neige et de glace extrêmement difficile et dangereux.

La "7" a terminé le parcours dans des conditions très brillantes, grâce à la stabilité que lui procurent la traction avant et les roues indépendantes.

De nombreux concurrents n'ont pu terminer, leurs voitures ayant été mises hors course à la suite de dérapages et de capotages.





QUELQUES PERFORMANCES OFFICIELLES DES "7" ET "11" CITROËN

TRACTION AVANT

●

RÉGULARITÉ

Tour de France et de Belgique.

5.007 km. ont été parcourus en 77 heures, à 65 de moyenne, par une "11 Légère" sans autres arrêts que ceux de ravitaillement.

Paris-Moscou et retour.

6.197 km. à 53 de moyenne, malgré le mauvais état d'une grande partie de la route.

●

MONTAGNE

Course de Côte du Mont-Ventoux 1934.

Trois "7" se classent 1re, 2e et 3e de leur catégorie en grimpant au Mont-Ventoux, moyenne : 64 km. 900.

Coupe Internationale des Alpes 1934.

Les principaux cols des Alpes françaises, des Alpes suisses et du Tyrol.

Une "11 Légère" s'est attribué la Plaquette des Glaciers.

●

VITESSE

Autodrome de Montlhéry.

Une "11 Légère" a tourné sans arrêt pendant 6 jours et 6 nuits, à 111 de moyenne, battant ainsi 5 Records Internationaux, dont celui des 10.000 miles.

●

Ces performances confirment une fois de plus, les hautes qualités des voitures Citroën, déjà détentrices de 511 Records mondiaux ou internationaux.


11
BERLINE 5 OU 6 PLACES


11
FAUX-CABRIOLET

11



CABRIOLET DÉCAPOTABLE

CARROSSERIE "TOUT-ACIER" "MONOCOQUE"

Le plus sérieux gage de sécurité qu'il soit possible d'offrir aux automobilistes

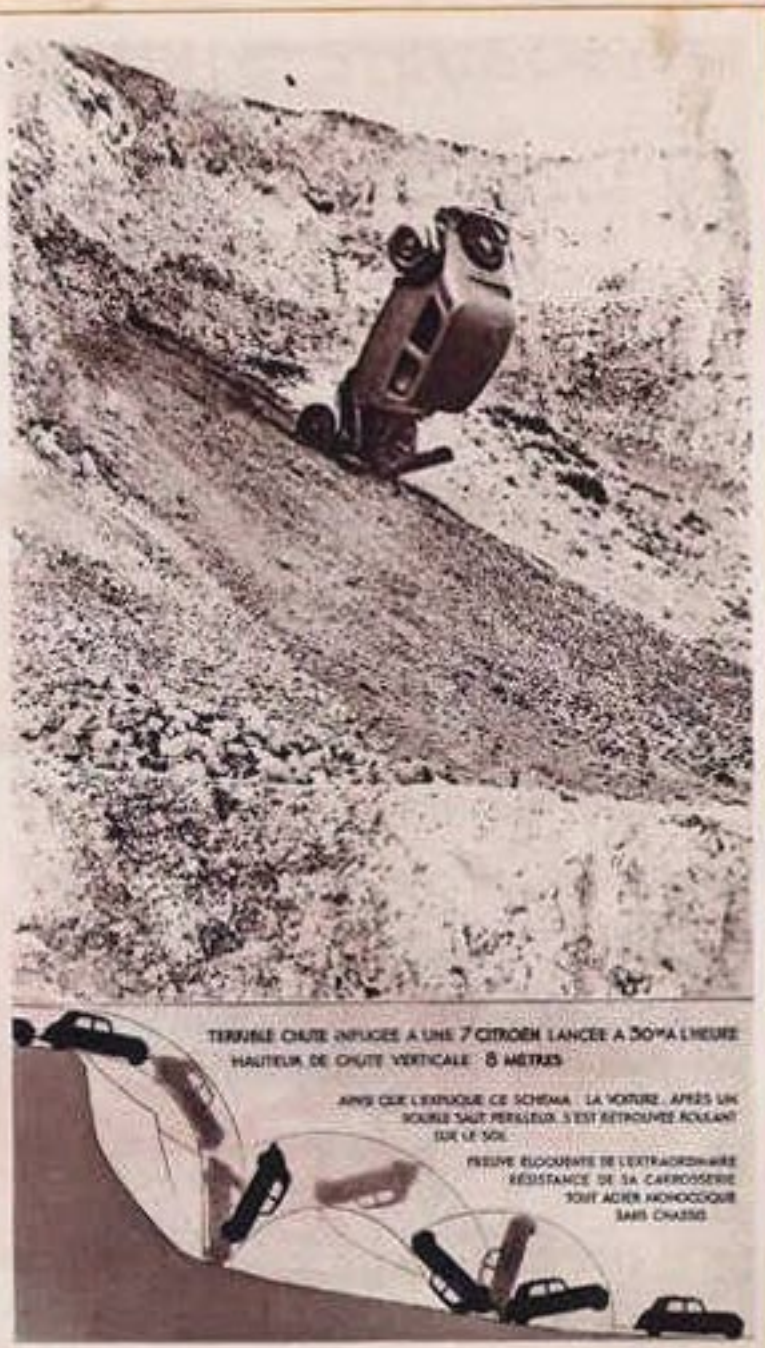
●

Voilà plus de dix ans que les Usines Citroën construisent des "Tout-Acier". Chaque année elles sont en droit de s'enorgueillir d'avoir, par l'extraordinaire résistance aux chocs de ces carrosseries, sauvé la vie de nombreux clients qui eussent certainement péri si, dans les accidents dont ils ont été victimes, ils avaient eu d'autres voitures que des "Tout-Acier Citroën". (Demander à l'Usine ou à ses agents la brochure "Sécurité". Envoi gratuit).

La "Tout-Acier", et à plus forte raison la "Monocoque" qui en est la dernière expression, se compose exclusivement de panneaux et de caissons d'acier soudés électriquement les uns aux autres sur une charpente d'acier de façon à former un bloc métallique absolument homogène et indestructible.

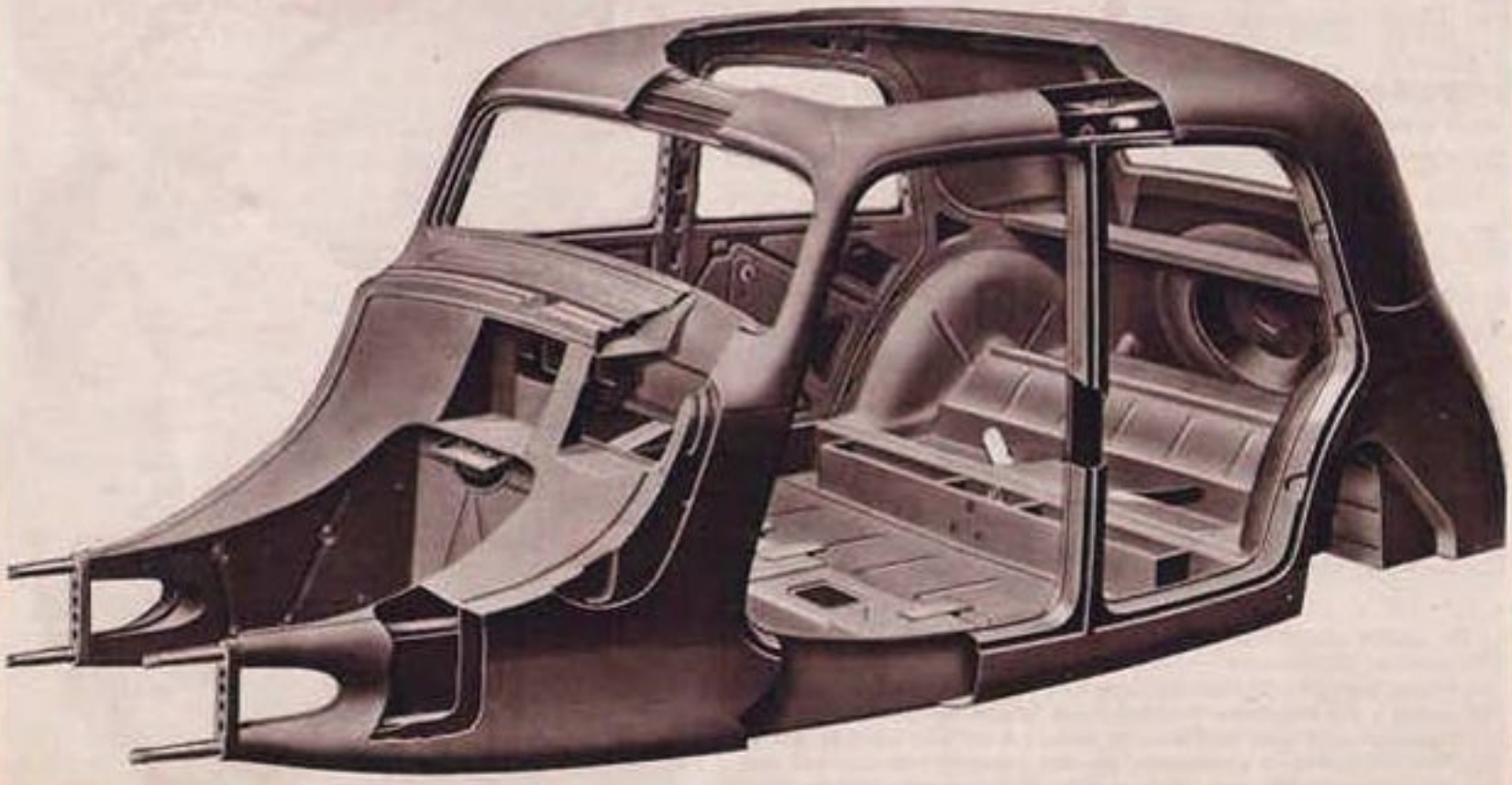
●

La photo ci-contre témoigne de l'incomparable solidité de la "Tout-Acier Monocoque" : Au cours d'une expérience complétant les essais statiques de nos modèles "7" et "11", une Berline à traction avant a été précipitée du haut d'une falaise verticale de 8 mètres. Après un double saut périlleux, la voiture s'est immobilisée sur ses quatre roues. Elle a pu repartir par ses propres moyens. Les seuls dégâts qui aient été constatés se limitent à quelques bosses facilement réparables et à quelques pièces tordues.



LA ROBUSTE STRUCTURE D'UNE MONOCOQUE

La "Tout-Acier Monocoque" est une voiture sans châssis. En effet, ce qui faisait la solidité du châssis, c'est-à-dire son système tubulaire, a été étendu à toute la voiture. La "Monocoque" se compose donc d'une véritable cuirasse d'acier faisant corps avec une charpente tubulaire 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 et se rompent aux premiers chocs comme des milliers d'accidents l'ont prouvé.

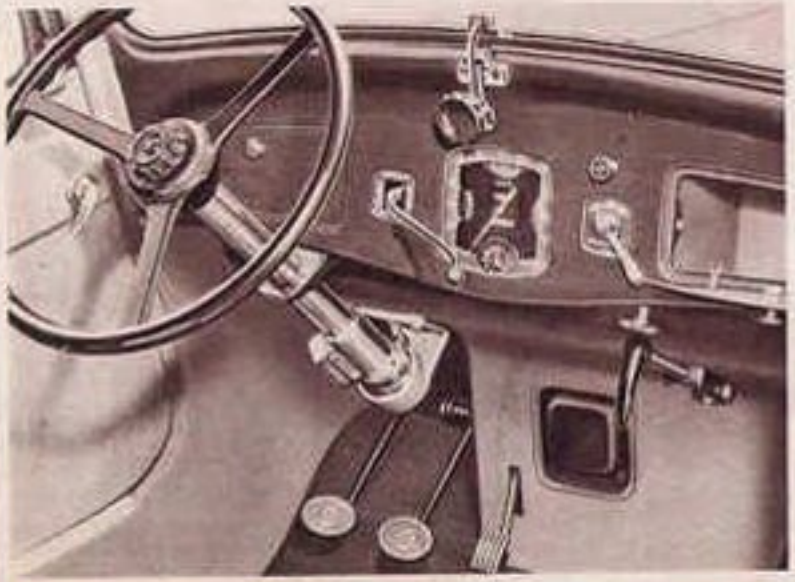


DÉTAILS DE CARROSSERIE

TABLEAU DE BORD

Le tableau de bord, de forme nouvelle, est sobre et élégant. Un grand cadran central et lumineux réunit sous l'œil du conducteur tous les instruments de contrôle : Indicateur de vitesse et compteur kilométrique bi-totalisateur, ampèremètre, indicateur de niveau d'essence, indicateur de pression d'huile, montre. Les boutons et manettes de commande du démarreur, de l'éclairage, des avertisseurs, occupent des positions variables suivant les modèles, soit sur la planche de bord soit sur la direction.

Le levier de changement de vitesse est placé sur la planche de bord, et celui de commande du frein à main sous l'auvent. Ainsi le plancher est complètement débarrassé des organes qui l'encombraient ce qui, dans les "7", permet aisément de passer d'une place à une autre, et, dans les "11", à 3 personnes de prendre place côte à côte sur la banquette avant. Le pare-brise est réglable et comporte un essuie-glace double.



MALLE ARRIÈRE

Les Berlines, Conduites intérieures et Familiales comportent toutes un grand coffre intérieur destiné à recevoir les bagages. Ceux-ci se trouvent ainsi à l'abri du vol et des intempéries. Le coffre à bagages est placé derrière le dossier du siège arrière. L'ouvrir n'est qu'un jeu ; il suffit de faire pivoter ce dossier, comme l'indique la photo ci-dessous. Un dispositif d'accrochage est prévu sur les côtés de la caisse. Cette manœuvre peut aisément s'effectuer pendant que la voiture est en marche, ce qui constitue, pour les touristes, une notable commodité.

On peut loger dans le coffre des colis importants. Sur demande, et moyennant supplément, il peut être fourni des mallettes spéciales du type représenté sur la gravure.

Le panneau arrière de la voiture comporte une large lunette en glace "Sécurit" garnie d'un store coulissant, commandé à distance par le conducteur.





PLACES AVANT BERLINE ET FAMILIALE "11"

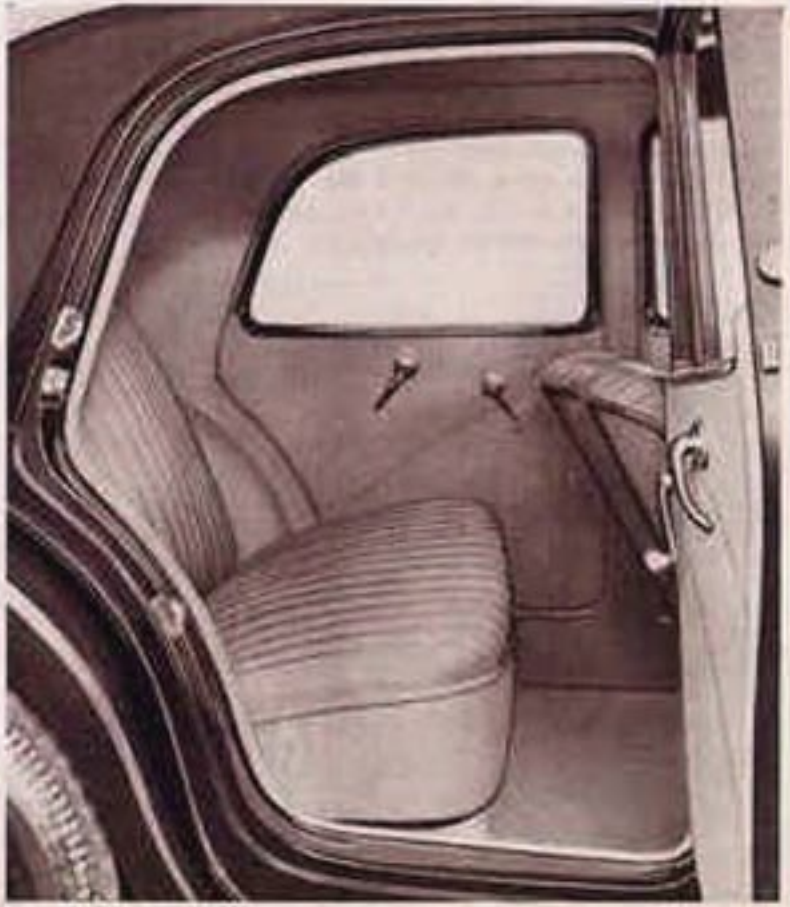
Elles sont constituées soit par 2 sièges soit par une large banquette où 3 personnes peuvent prendre place côte à côte. La position des sièges AV est réglable ; on peut les avancer ou les reculer suivant le désir des passagers.

Sous les sièges se trouvent de petits coffres où l'on peut loger l'outillage.

PLACES ARRIÈRE DES BERLINES "7" ET "11 LÉGÈRE"

Elles sont constituées par une banquette fixe à 3 places. Ce siège est des plus confortables. Le plancher est parfaitement plat et garni d'un épais tapis. Aucune cave, comme on en rencontre dans les carrosseries surbaissées des marques concurrentes, ne gêne les passagers.

On remarque les larges portes qui donnent un accès facile à l'intérieur de la voiture.



LA CONDUITE INTÉRIEURE 6 GLACES VOITURE TRÈS SPACIEUSE

Cette voiture, très vaste, ne comporte que 5 places : 2 fauteuils pullman à l'avant et une large banquette pour 3 personnes, à l'arrière.

On remarquera sur la photo ci-dessous, le grand espace dont disposent les voyageurs pour étendre leurs jambes. De part et d'autre du siège se trouvent de confortables accoudoirs et des brassières.

A noter aussi l'excellente visibilité dont bénéficient les occupants des places arrière.

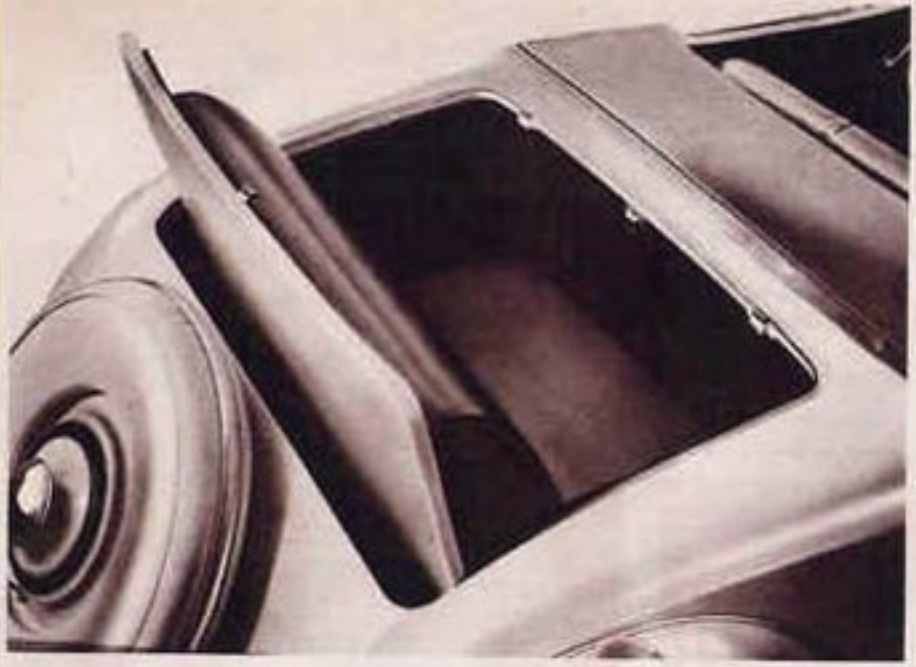




LES STRAPONTINS DE LA FAMILIALE

Ils sont tous face à la route. Ce ne sont aucunement des sièges d'un confort inférieur. Ils sont larges, bien rembourrés et possèdent un dossier d'une forme bien étudiée.

Chaque strapontin se replie et vient se loger derrière les places avant. Il y a 2 strapontins dans la Familiale 7 pl. et 3 dans la Familiale 9 pl.



TOIT "TOUT-ACIER" NOUVEAU GAGE DE SÉCURITÉ

●

Les Berlines, Conduites intérieures, Familiales et Faux-cabriolets ne comportent plus de pavillon recouvert de simili-cuir qui se désagrège, se fissure et perd son étanchéité. Toutes ces voitures sont désormais livrées avec un toit "Tout-Acier", qui augmente encore la rigidité, la sécurité et l'élégance de nos carrosseries "Monocoque".

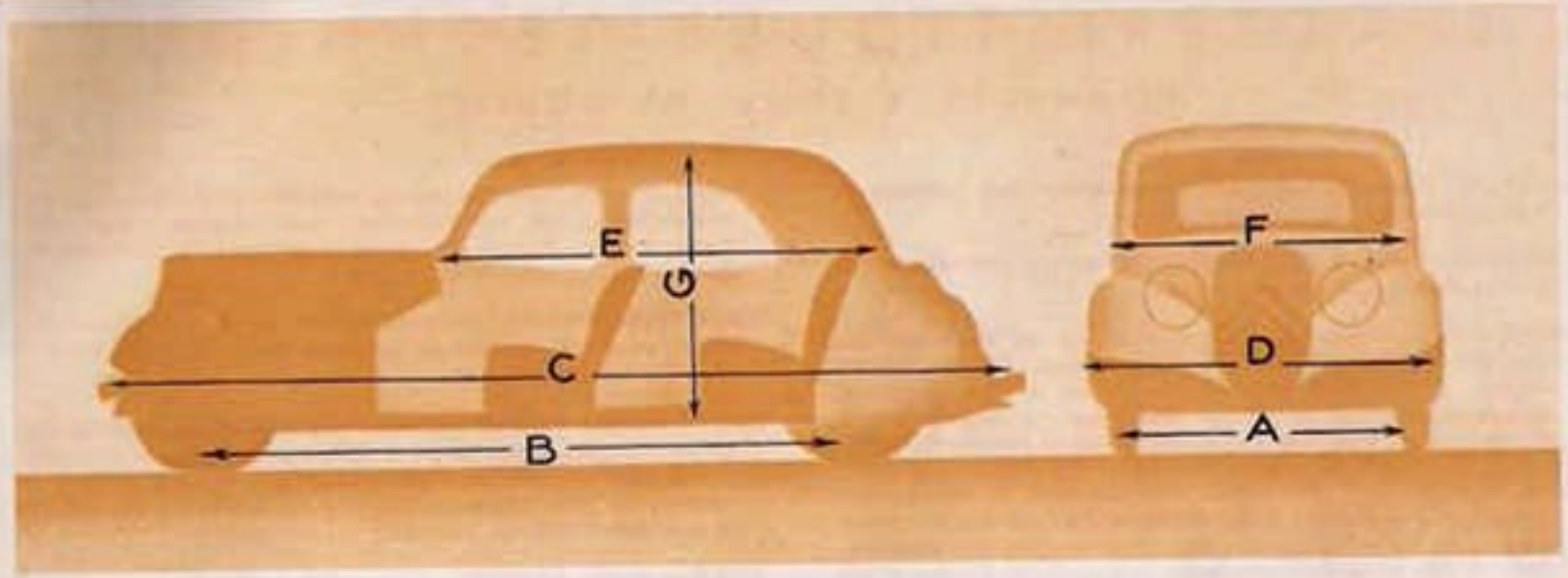
SPIDER AMENAGE POUR PASSAGERS

●

Les Cabriolets et Faux-cabriolets "7", "11" et "11 Légère" comportent, dans la pointe arrière, deux places très confortables. Le couvercle, en basculant, forme dossier.

Siège et dossier sont démontables. On peut les enlever en quelques minutes et transformer ainsi l'arrière de la voiture en un vaste coffre pouvant recevoir de volumineux bagages.





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	1.000 kgs	1.030 kgs	1.100 kgs	1.160 kgs
Pneus Superconfort	140×40	150×40	150×40	160×40
Voie (A)	1 m. 32	1 m. 32	1 m. 44	1 m. 44
Empattement (B)	2 m. 91	2 m. 91	3 m. 09	3 m. 27
Longueur hors-tout (C)	4 m. 36	4 m. 36	4 m. 62	4 m. 80
Largeur hors-tout (D)	1 m. 56	1 m. 56	1 m. 71	1 m. 71
Hauteur totale au dessus du sol	1 m. 47	1 m. 47	1 m. 50	1 m. 50
Longueur intérieure (E)	1 m. 95	1 m. 95	2 m. 18	2 m. 36
Largeur intérieure (F)	1 m. 24	1 m. 24	1 m. 38	1 m. 38
Hauteur intérieure (G)	1 m. 22	1 m. 22	1 m. 22	1 m. 22

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

COMMUNES A TOUS LES MODÈLES

MOTEUR. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Bloc-cylindres à chemises amovibles.

ARBRE A CAMES LATÉRAL. Commande silencieuse par chaîne double à rouleaux. 3 paliers.

EMBIELLAGE. Vilebrequin forgé à chaud en acier spécial, équilibré dynamiquement et statiquement. Paliers bronze régulé. Bielles acier matricé ; **têtes de bielles régulées directement.** Pistons alliage aluminium, 4 segments : **2 d'étanchéité, 1 racleur et 1 mixte.** Axes de pistons flottants.

GRAISSAGE DU MOTEUR par pompe à engrenages **assurant le graissage sous pression des paliers d'arbre à cames et de vilebrequin, des commandes de distribution et des axes de culbuteurs. Les pieds de bielles et les fûts de cylindres sont graissés par projection d'huile. Filtre à huile sur l'aspiration de la pompe.**

REFROIDISSEMENT DU MOTEUR. Circulation d'eau : thermosiphon accéléré par pompe centrifuge. **Ventilateur à 6 pales.**

ALIMENTATION DU MOTEUR. Carburateur horizontal Solex à thermostarter, alimentation par pompe.

EMBRAYAGE. Disque unique fonctionnant à sec **avec moyeu spécial, amortisseur de vibrations.**

BOITE DE VITESSES. Synchronisée à 3 combinaisons avant dont 2 silencieuses et une marche arrière.

COUPLE CONIQUE ET DIFFÉRENTIEL placé entre l'embrayage et la boîte de vitesses, ce qui assure une rigidité parfaite de montage du couple. **Couple conique à taille Gleason. La queue du pignon d'attaque sert d'arbre secondaire de boîte de vitesses.**

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE. Avance automatique **et correcteur d'avance à dépression.** Démarreur électrique. Dynamos Compound sur la "7", à régulateur de tension sur la "11". Batterie sous capot très accessible. **Dispositifs spéciaux de ventilation.** Phares assurant l'éclairage ville, route et code. **Lampes jaunes anti-éblouissantes.** Signaux automatiques de ralentissement **par voyant rouge sur l'aile droite.** Plaque de police lumineuse. 2 avertisseurs électriques : " ville " et " route ".

TRACTION AVANT. La transmission de l'effort moteur aux roues avant est réalisée par joints de cardan simples, arbres, et joints homocinétiques.

SUSPENSION AVANT par roues indépendantes et barres de torsion. 2 parallélogrammes à bras rigides inégaux articulés d'une part sur une traverse caisson et d'autre part sur les fusées. Les bras inférieurs agissent sur les barres de torsion et sont freinés par de puissants amortisseurs.

SUSPENSION ARRIÈRE. Essieu AR porteur à roues semi-indépendantes suspendues par barres de torsion. Amortisseurs hydrauliques.

DIRECTION par vis globique et secteur à rouleau monté sur roulement à aiguilles. Renvoi de direction par engrenages coniques.

FREINS hydrauliques Lockheed sur les 4 roues. Commande mécanique à main sur les roues AR.

ROUES ET PNEUMATIQUES. 5 roues Michelin disque. Enjoliveurs à moyeu central chromé. Pneus Michelin superconfort.

PLANCHE DE BORD. Indicateur de vitesse **central de grand diamètre** portant sur son cadran, le compteur kilométrique bi-totalisateur, l'ampèremètre, l'indicateur de pression d'huile, l'indicateur de niveau d'essence et la montre. **Eclairage indirect anti-halo.**

AUTRES ACCESSOIRES. Pare-chocs **à lame chromée à l'AV** et **à l'AR.** Roue de secours encastrée sur panneau AR. Couvre-roue de secours métallique à moyeu chromé. **Plafonnier électrique sur berline, faux-cabriolet, conduite intérieure, familiale et coupé.** Radiateur à calandre chromée. **Capot à volets ouvrants.** Trousse à outils complète, etc...

CARACTÉRISTIQUES DE CARROSSERIE

TOUT-ACIER MONOCOQUE. Toutes les carrosseries CITROËN sont entièrement métalliques et constituées par des panneaux et caissons d'acier soudés électriquement entre eux, de façon à former un bloc homogène.

Les "Tout-Acier" sont aisément réparables par remplacement et soudure électrique de la partie détériorée.

GARNITURES. Les sièges et les panneaux intérieurs des voitures fermées sont garnis en drap de luxe extrêmement résistant. Finition très soignée. Tapis caoutchouc à l'avant et moquette à l'arrière. Epaisse thibaude feutrée sur toute la surface du plancher. Les garnitures des cabriolets et celle des sièges de spiders sont en simili-cuir de qualité supérieure.

PORTES. Les Berlines, Conduites Intérieures, Familiales, Coupés, comportent 4 larges portes avec glaces SECURIT manœuvrées par des manivelles. Trois portes sont munies d'un système de blocage intérieur qui en empêche l'ouverture depuis l'extérieur. La quatrième possède une serrure de sûreté. Les Cabriolets et Faux-Cabriolets ont 2 portes.
Toutes les serrures sont à double gâche. Toutes les portes sont dotées d'un dispositif les empêchant de prendre du jeu et, à la longue, de faire du bruit.

SÉPARATION INTÉRIEURE. Les Berline, Conduite Intérieure et Familiales "11" peuvent être livrées, moyennant supplément, avec une séparation entre les places avant et les places arrière.

DISPOSITION DES SIÈGES. Berline "7" et "11 légère" : deux sièges réglables à l'avant, banquette pour 3 passagers à l'arrière.

Cabriolet et Faux-Cabriolet "7" et "11 légère" : deux places à l'avant et deux places dans le spider.

Berline "11" 5 places : 2 sièges réglables à l'AV et banquette à 3 places à l'AR.

Berline "11" 6 places : banquette réglable à 3 places à l'avant et banquette à 3 places à l'arrière.

Familiale "11" 7 places : deux sièges réglables à l'avant, banquette à 3 places à l'arrière et 2 strapontins face à la route.

Familiale "11" 9 places : banquette 3 places à l'avant, banquette 3 places à l'arrière et 3 strapontins repliables placés face à la route, entre les deux banquettes.

Conduite intérieure "11" 6 glaces : deux larges fauteuils pullman réglables à l'avant et banquette à 3 places à l'arrière.

Coupé "11" : banquette arrière avec accoudoirs, deux strapontins dos à la route. A l'avant, 2 places séparées de l'intérieur par une cloison à glace coulissante.

Cabriolet et Faux-Cabriolet "11" : 3 places à l'avant et 2 places dans le spider. Sur demande et sans supplément le Faux-Cabriolet "11" peut être livré avec 2 petits strapontins intérieurs placés derrière le siège. Dans ce cas le spider est non garni et forme coffre à bagages.
Moyennant un léger supplément, le Faux-Cabriolet "11" peut être aménagé avec strapontins et sièges dans le spider.

COLORIS. Il existe une gamme très variée de couleurs.
Les "7" se font avec caisse une couleur au choix, ailes et roues noires. Supplément pour ailes et roues de même couleur que la caisse.
Les "11" et "11 légère" se font avec caisse deux tons, roues avec cache-moyeu de couleur assortie. Supplément pour ailes de même couleur que la caisse.

LE SERVICE CITROËN

organisation unique en Europe offre aux possesseurs de voitures de la marque les avantages suivants :

VENTE A CRÉDIT. Toutes les voitures de tourisme peuvent être vendues à crédit et payables en 12 ou 18 mois.

LES ASSURANCES CITROËN dont le tarif avantageux contribue à diminuer encore les dépenses d'utilisation de nos voitures.

LA RÉVISION GRATUITE AU BOUT DES 500 PREMIERS KILOMÈTRES à laquelle vous donne droit la carte de garantie,

UN RÉSEAU UNIQUE de 6.000 agents, toujours prêts à vous servir et à exécuter les travaux dont vous pourrez les charger.

LES SERVICE-FORFAITS CITROËN. C'est l'entretien à prix réduit et présentant toutes les garanties de bonne exécution.

DES PIECES DÉTACHÉES D'ORIGINE vendues en France, selon un tarif unique, franco de port et d'emballage.

UN TARIF DES RÉPARATIONS remis avec chaque voiture et fixant à l'avance, pour toute la France, le prix des réparations.

DES ÉCHANGES STANDARD D'ORGANES permettant de remplacer un organe usagé par un autre remis à neuf par l'Usine.

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN
En liquidation judiciaire
CAPITAL 400.000.000 FRS
117 A 127, QUAI DE JAVEL - PARIS (XV^e)
R. C. Seine 216.018 B