



EN LIGNE DROITE
COMME EN VIRAGE
TOUJOURS EN TÊTE

CITROËN

MOTEUR

11D



UNE SOMME INCOMPARABLE DE QUALITÉS

Depuis que nous avons lancé en France la construction en grande série, l'esprit de progrès stimule nos recherches et marque toutes nos réalisations d'un sceau traditionnel. Il n'est pas de solution que nous n'ayons étudiée et durement éprouvée en métallurgie comme en mécanique. Il n'est pas de voiture française de moyenne puissance rassemblant, en un tout aussi logique, la somme des avantages que représentent :

- la tenue de route spécifique de la traction avant,
- la constance d'élasticité de la barre de torsion,
- la précision de la direction à crémaillère,
- l'efficacité des freins hydrauliques,
- la solidité de la caisse monocoque formant châssis-poutre,
- l'habitabilité des carrosseries de très amples dimensions,
- la planéité rigoureuse des planchers où aucun arbre de transmission, aucune canalisation ne vient gêner ni le conducteur ni les passagers.



Le moteur 11 D

Après les différents moteurs qui ont équipé nos Traction-Avant dans le passé (types 7, 11, et "Performance"), le nouveau moteur 11 D — silencieux, puissant, durable — fait de la 11 CV 1955 le compromis le plus judicieux entre les exigences du confort et celles du sport automobile.

Ces avantages techniques se traduisent par les qualités suivantes :

Nervosité, brio en côte, démarrages impressionnants, souplesse des reprises même à bas régime, maniabilité, silence, et, par dessus tout, aptitude exceptionnelle à réaliser des moyennes élevées grâce à la parfaite tenue de route.

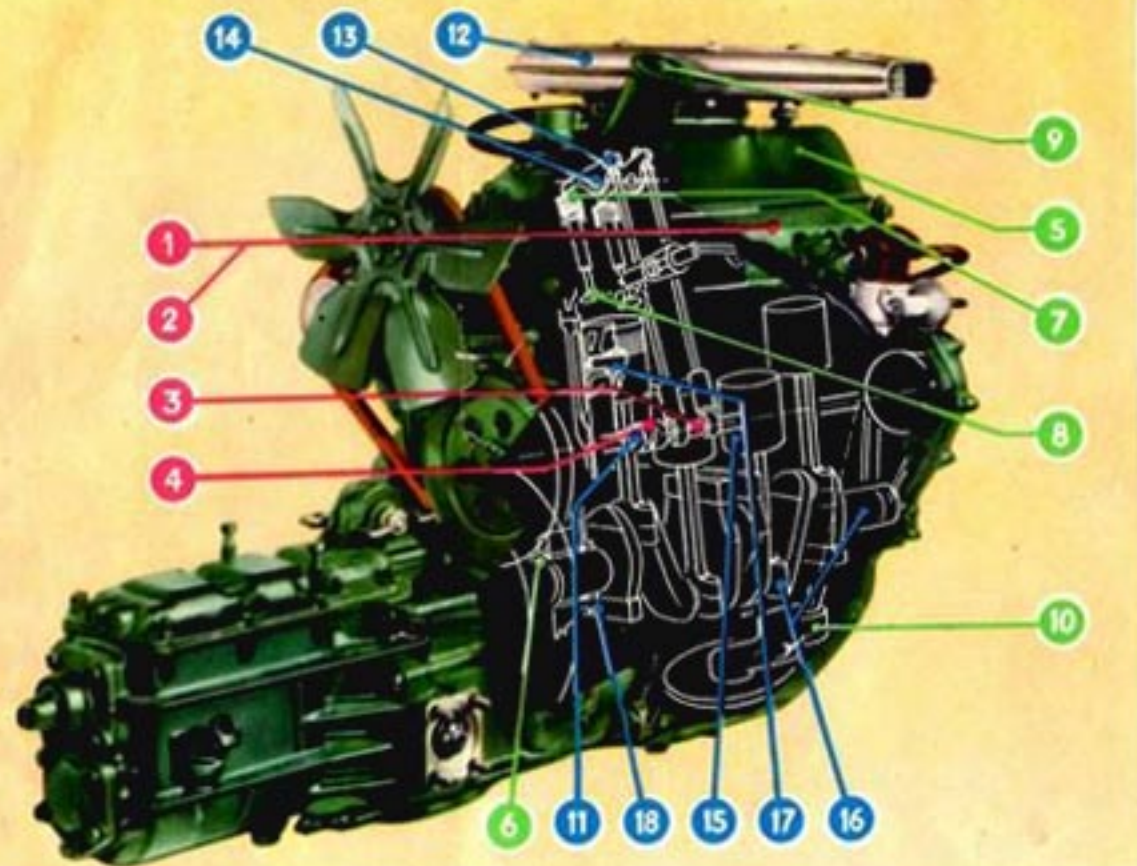
La mécanique Citroën, toujours à la hauteur des plus récentes techniques, est construite pour durer. Sa réputation de solidité reste incontestée.

PERFORMANCES AMÉLIORÉES

- ① Nouvelle culasse, taux de compression : 6,8.
- ② Nouveau dessin de la circulation d'eau dans la culasse améliorant considérablement le refroidissement des soupapes et de leurs sièges.
- ③ Nouvel arbre à cames à profil étudié pour les hauts régimes.
- ④ Alésages d'arbre à cames bagués de haute précision.

- ⑪ Nouvel accouplement de la poulie de torsion.
- ⑫ Nouveau filtre à air de grande section.
- ⑬ Nouveaux culbuteurs allégés.
- ⑭ Axes et tiges de commande de culb

LONGÉVITÉ ACCRUE



- ⑤ Nouveau cache-culasse étanche.
- ⑥ Nouveau dispositif d'étanchéité du palier AV de vilebrequin.
- ⑦ Dispositif rotateur de soupapes.
- ⑧ Soupapes en nouvel acier chrome-nickel à haute teneur de chrome.
- ⑨ Nouveau bouchon de remplissage d'huile à fermeture étanche.
- ⑩ Nouvelle pompe à huile.

SILENCE PARFAIT

commande de pompe et dynamo par barre

en parfaitement silencieux.

teurs de plus grand diamètre.

- ⑮ Pistons nouveau modèle à jupe non fendue, avec anneau de dilatation en acier incorporé de fonderie dans la masse. Segments coniques.
- ⑯ Têtes de bielles et paliers de vilebrequin équipés de coussinets minces en acier régulé.
- ⑰ Nouvelles bagues minces aux pieds de bielles.
- ⑱ Chapeaux de paliers de vilebrequin renforcés.



UNE VÉRITÉ BIEN ANCRÉE : LA « TRACTION » DOMPTE LA FORCE CENTRIFUGE

Grâce à une expérience d'une durée sans précédent, nous détenons dans le monde le quasi-monopole de la technique traction-avant. À ce titre, nous pouvons affirmer qu'elle constitue un élément fondamental de la tenue de route.

La tenue de route des Citroën est devenue proverbiale, non sans raison. En dépit des progrès réalisés au cours des dix dernières années dans ce domaine, elle reste inégalée.

À cet élément s'ajoute aujourd'hui, dans la 11 CV, la réserve de puissance du moteur.

La conjonction "tenue de route hors de pair plus réserve de puissance" garantit

la sécurité dans la vitesse.

RIEN NE VAUT UN ESSAI

Pour se rendre compte des qualités de la Traction-Avance équipée du moteur 11 D nouveau carburateur, il n'y a d'autre moyen que de l'essayer.

Prenez vous-même le volant.

Adressez-vous aujourd'hui même à :

