

CITROËN

**2 CV Club
Dyane
LNA**

Tillhör
SVENSKA CITROËNKLUBBEN



CITROËN 

Verkauf: Tel. 8 82 10 41
Kurfürstendamm 185, Berlin 15
Werkstatt: Tel. 3 44 30 56
Quedlinburger Str. 10, Berlin 10
Rep. Schnelldienst: Tel. 2 61 21 60
Budapester Str. 38, Berlin 30



immer von

HEINZ FANDRICH

unglaubliche chichte es unglaublichen os

hte des 2 CV beginnt
36. 20000 Franzosen
iner Marktanalyse
sie sich ihr nächstes
hen. Und wenn wir
sse aus dem Blick-
Jahres 1980 betrach-
eht es so aus, als
s bereits, vor 45 Jah-
krise über die Welt
bei waren die Resulte
typisch für die
er Franzosen.

ten sich ein Auto, das
sam, extrem wirt-
n Unterhalt und
fortabel gefedert sein
andere, wie Schön-
helligkeit oder Pre-
nen so ziemlich

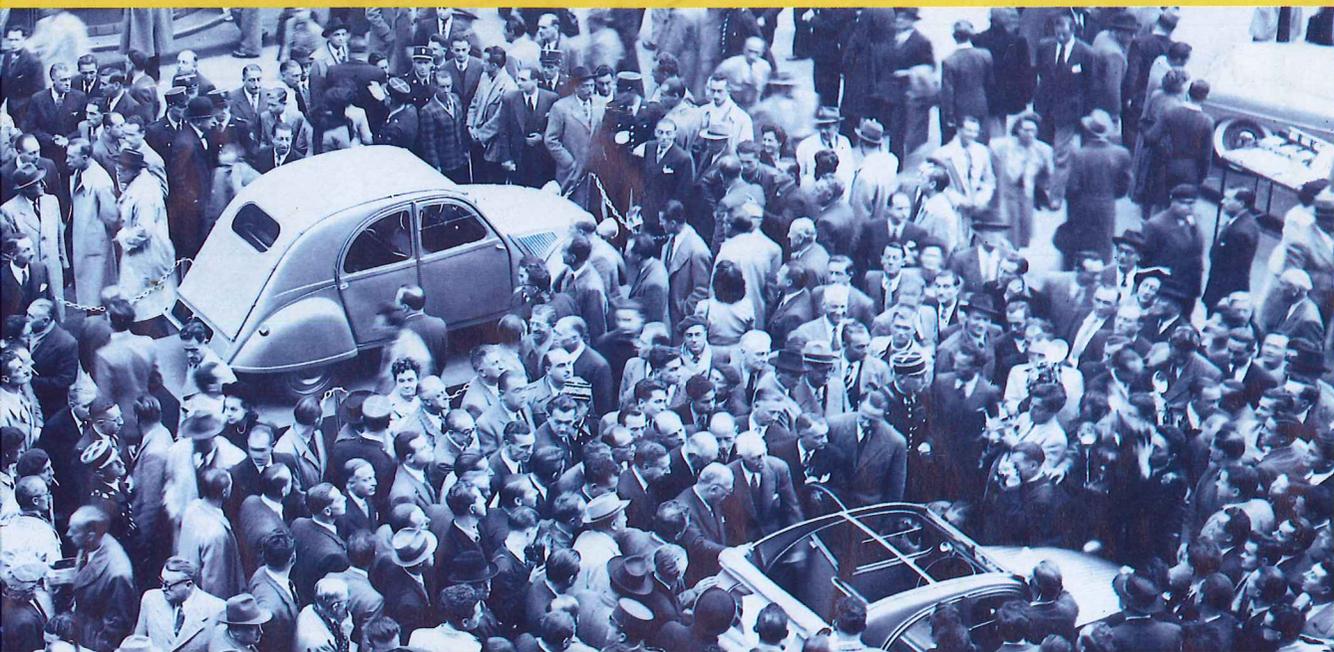
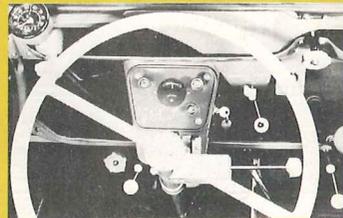
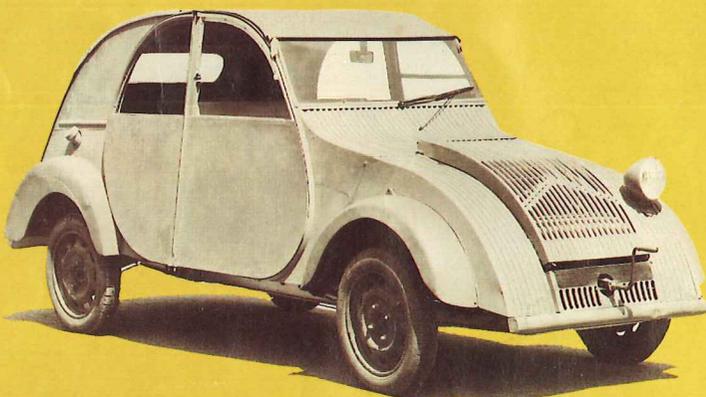
sieur Boulanger,
eraldirektor von
em technischen
weisung, „vier Räder
Regenschirm“ zu

bauen. Und er schickte gleich
noch ein paar konkrete Anwei-
sungen hinterher: Der Regen-
schirm sollte vier Erwachsene
vor den Unbillen des Wetters
schützen. Er sollte mindestens
50 km/h schnell sein. Und er
mußte einen Korb Eier auch auf
schlechten Straßen transportie-
ren können, ohne daß ein einzi-
ges auf der Fahrt zerbrach.

Drei Jahre später sind bereits
250 Prototypen gebaut. Das
Wellblechauto konnte alles, was
man von ihm verlangt hatte.
Aber es sah selbst für damalige
Ansprüche ziemlich furchterren-
gend aus. Etwa so, wie man sich
heute den Drakula der Automobi-
le vorstellen würde. Einäugig
und narbenübersät, mit Schlab-
bersitzen und wehenden Zellu-
loid-Fenstern. Hätte damals
jemand prophezeit, daß soetwas
mit ein paar Änderungen noch
40 Jahre später Menschen über-
all hinbringen würde, so wären
allenfalls Franzosen charakte-
rstarke genug gewesen, nicht laut-
hals loszulachen.

In den folgenden Jahren gab es
in Europa ohnehin nichts zu
lachen. Es dauerte bis zum Pari-
ser Automobilsalon des Jahres
1948, bis jenes Auto dem Publi-
kum vorgestellt werden konnte,
das trotz aller inzwischen vorge-
nommenen Änderungsarbeiten
aussah wie ein Clochard.

Einer der ersten Franzosen,
denen der 2 CV vorgestellt wur-
de, war Staatspräsident Vincent
Auriol, der am Eröffnungstag den
Salon besuchte. Generaldirektor
Boulanger, ein Mann von beacht-
licher Körpergröße sprach: „Ich
steige jetzt ein, Exzellenz, und
behalte den Hut auf. Fällt er mir
herunter, wird der Wagen nicht
in Serie gehen.“



Der Hut blieb auf dem Direktorenhaupt. Der Startschuß war gefallen. Und wenn wir uns das heute so ansehen, dann ging alles wie von selbst. Ein Auto, so unbändig wie ein Rudel junger Pferde und so weise und welterfahren wie die Eulen von Athen eroberte zunächst die französische Nation, überschritt dann die Grenzen zu den Nachbarlän-

dern, um schließlich in den verlassensten Winkeln der Erde aufzutauchen.

Offensichtlich alterslos. Offensichtlich unverwüßlich. Offensichtlich gefahren von Menschen aller Schichten, Nationen und Rassen. Der 2 CV wurde zum bevorzugten Transportmittel der Globetrotter, deren grenzenloses Vertrauen in die Genügsamkeit und Robustheit dieses Gefährts unerschütterte blieb.

Schon 1953 fahren Jacques Cornet und Henri Lochon ihren 2 CV von Kanada bis Feuerland, längs durch den amerikanischen Doppelkontinent. Und stellen dabei auch gleich den Höhenweltrekord für Automobile auf (Mont

Chacaltaya, 5.420 m). Drei Jahre später fahren die beiden von Paris nach Tokio und gleich wieder zurück.

Vom 9. Oktober 1958 bis zum 12. November 1959 sind Jacques Séguéla und Jean-Claude Baudot mit ihrem 2 CV unterwegs um die Welt. Sie fahren 100.000 Kilometer, sitzen 2247 Stunden hinter dem Lenkrad, schlafen 350 Nächte unter freiem Himmel, verbrauchen im Schnitt 6 Liter Benzin auf 100 Kilometer und reisen mit einem Schnitt von 35,6 km/h.

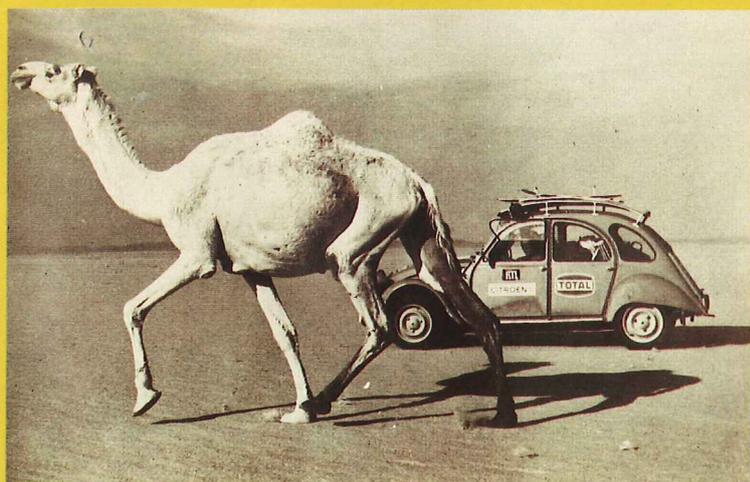
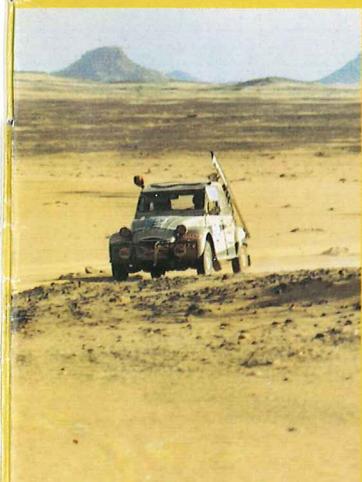
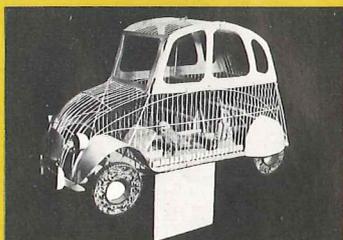
Der winzige Motor leistet Erstaunliches. Laufstrecken von 300.000 Kilometer sind keine Seltenheit. Zwei persische Ethno-

logen, die Brüder Ommidvar legen auf ihrer Weltreise 400.000 Kilometer zurück.

Verständlich ist es, daß ein so unglaubliches Auto die Phantasie der Menschen ungemein anregt. In der Schweiz gibt es einen Bastelwettbewerb: wer baut das originellste Enten-Modell aus dem originellsten Material. Aus Stecknadeln und Streichhölzern, aus Vogelfedern und aus Kabeldrähten, aus Muscheln, Glascherben und Bienenwachs entstanden kleine Kunstwerke. Die Objekte gingen als Wanderausstellung durch Europa.

Inzwischen ist der 2 CV in die Welt der Karrikatur eingegangen. Er wurde gemalt und er wurde bemalt. Immer dort, wo er auftaucht, verändert er ein bißchen die Welt. Das ist für ein kleines Auto ein großes Wort.

Ein Auto, das Tag für Tag frisch vom Fließband hüpfet und dabei aussieht wie ein Oldtimer, in dem hunderte von Stunden an Handarbeit stecken. Ein Auto ohne Arg und List, dessen äußeres Erscheinungsbild es ihm leicht macht, geliebt zu werden. Und dessen innere Werte diese Liebe rechtfertigen.





2 CV Club

597 ccm
21 kW (29 PS)
113 km/h

Frontantrieb,
Einzelradaufhängung,
langhubige Horizontal-
federn,
hydraulisches Brems-
system mit zwei
Kreisläufen,
Ölkühler

Zum Beispiel serien-
mäßig:
Vier Türen.
Von innen zu öffnen-
des Klapprolldach, in
zwei Stellungen
arretierbar.
Vom Fahrersitz aus
höhenverstellbare
Scheinwerfer.
Unterbodenschutz.
Hohlraumversiegelung.

Ein neuer Jahrgang des 2 CV fällt traditionsgemäß nicht durch Äußerlichkeiten auf, sondern durch innere Werte. Diesmal, beim 2 CV Club des Jahrgangs '80, hat sich innen besonders viel ereignet. Nämlich unter der Motorhaube. Dort sind nun 29 „Pferde“ für den Antrieb bereitgestellt. Ein revolutionäres Kraftwerk kann man da mit Recht sagen, wenn Sie berücksichtigen, daß der erste 2 CV von 1948 mit nur 9 PS ins Leben drängte. So wird verständlich, daß der nunmehr vollzogene kräftige Schritt nach vorn von Anhängern des 2 CV mit einem neuen Beinamen honoriert wird.

Sie sprechen von der Kraft-Ente. Die neue Zusatzkraft schöpft der Motor locker aus einem vergrös-



sertem Hubraum. Das gibt ein kräftigeres Drehmoment und meßbar bessere Beschleunigungswerte. Daß dabei auch die Höchstgeschwindigkeit angehoben wurde, nämlich auf 113 km/h, wird der Lenker einer Kraft-Ente mit freudiger Gelassenheit zur Kenntnis nehmen.

Der 2 CV bietet eine Langstrecken-Behaglichkeit, die zahlreichen Mittelklasse-Limousinen abgeht. Stauende Überraschung bei allen, die zum erstenmal diese vorteilhaften Seiten der Ente erleben.

Wissendes Lächeln bei 2 CV Fahrern, denen die traumhaften Federungseigenschaften ihres Gefährts selbstverständlich sind. All das wird erreicht durch die

beiden großen, langhubigen Horizontalfedern. Die sind in Längsrichtung montiert, verbinden die beiden Räder einer Wagenseite miteinander und sorgen durch ihre ausgleichende Wechselwirkung für das typische, schwebesafte Fahren im 2 CV.

Mit dem seit über 30 Jahren gebauten 2 CV hat Citroën



bewiesen, daß ein preisgünstiger und wirtschaftlicher Wagen nicht unbedingt ein Kleinwagen sein muß. Der 2 CV ist ein geräumiges, großes Auto. Mit einer Höhe von 1.60 Metern sogar eines der ganz großen. Das gibt auch ausgewachsenen Männern mit Gardemaß die beruhigende Gewißheit, daß selbst über ihrem Kopf noch eine ganze Handbreit Freiheit herrscht. So kann auch bei voller Besetzung nie das Gefühl bedrückender Enge aufkommen, das manche Leute für ganz normal halten, wenn es um Fahrten in wirtschaftlichen Autos geht.

Verständlich ist's, daß bei so vielen und ungewöhnlich guten Lösungen eher fröhliche Menschen aus dem 2 CV heraus schauen.

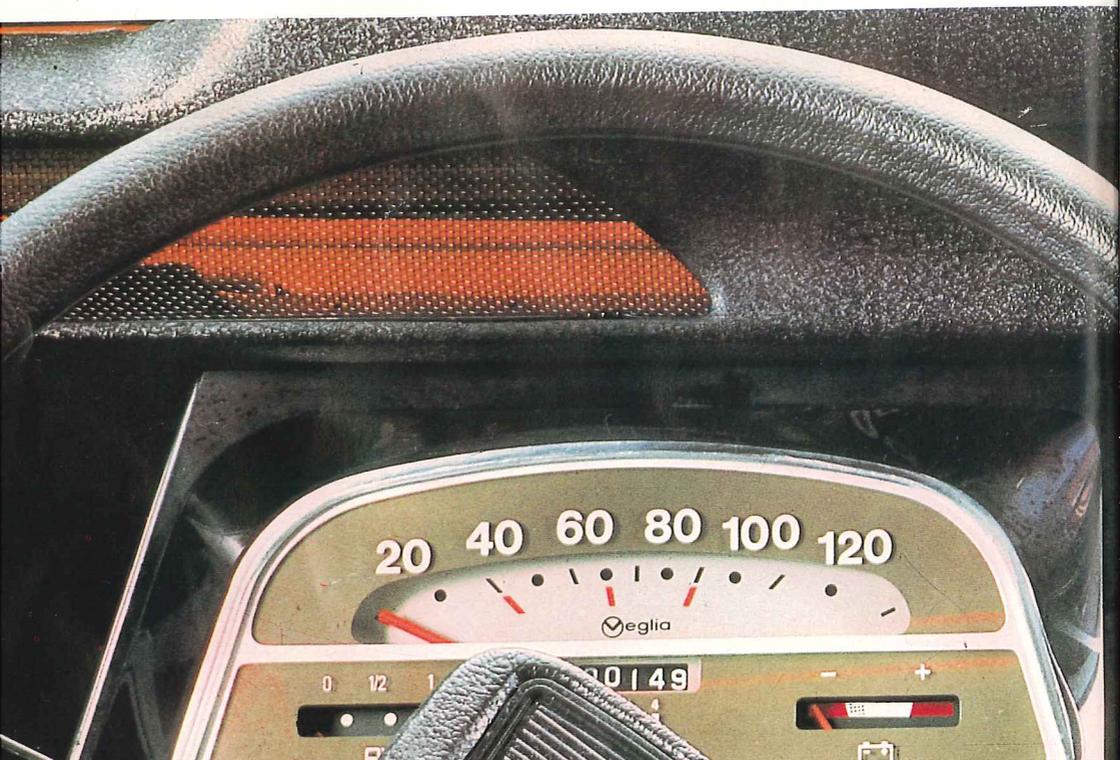




V Club

- ...iel serien-
 - ...re Einzelsitze
 - ...Sitze heraus-
 - ...zpolster-
 - ...re Sonnen-
 - ...rechts mit
 - ...Spiegel.
 - ...k-Sicherheits-
 - ...n.
- Sicherheitsgurte hinten.
 - Vorn Ablagefach über die ganze Wagenbreite.
 - Pneumatischer Scheibenwascher.
 - Elektrische Benzinuhr.
 - Kontrolleuchten für Motoröl Druck und Bremsflüssigkeitsstand.

Die Kraft-Ente hat sich innen zu einer Ente Erster Klasse entwickelt. Das beginnt bei den Jersey-Stoffen für die Sitzbezüge. Und es geht weiter mit der praktischen Einrichtung, nunmehr das Riesenrolldach jeder Ente bequem von innen zu öffnen und auch wieder verriegeln zu können (aus Sicherheitsgründen sollte man dies nur im Stand tun). Eigentlich sind es zwei Rolldächer. Einmal kann es nur zur Hälfte geöffnet werden, nämlich über den Vordersitzen. Praktisch dann, wenn Sie nur zu zweit fahren und auf dem Rücksitz Gepäck und leichtflüchtige Kleidungsstücke gelagert haben. Wann immer es Ihnen danach ist, etwa wenn Sie hinten gute Freunde sitzen haben, denen Sie



Sonne zukommen
ann öffnen Sie
gehend bis hinter
amit die Sonnen-
t auf alle Men-
e das Vorrecht
em 2 CV zu

och nie in einem
nat, verbergen
Wagens ein
ieht es ihnen
e Langstrecken-
rekordsitze sind.
haben sie schon
n. Wobei die
nd ohne großes
enommenen Ver-
e Mienen der
Glanz entspann-
e erhellten.



Daß inzwischen in den 2 CV ein Hauch von Luxus eingezogen ist, wird jedem klar, der sich noch an die Ur-Enten erinnert. An die Stelle der Handbetätigung für die Scheibenwischer ist seit langem ein Elektromotor getreten. Die Heizung fördert auch bei nordischer Kälte südlichwarme Luftströme. Und der Make-up-Spiegel in der Sonnenblende vor dem Beifahrersitz deutet an, daß die Kraft-Ente dabei ist, eine richtige Luxus-Ente zu werden.





597 ccm
24 kW (32 PS)
118 km/h

Frontantrieb,
Einzelradaufhängung,
hydraulisches Brems-
system mit zwei Kreis-
läufen,
Scheibenbremsen
vorne,
Ölkühler

Zum Beispiel serien-
mäßig:

4 Türen,
große Hecktür mit
zwei Öffnungsrasten,
Ablagen in den
vorderen Türen,
herausnehmbare Kof-
ferraum-Abdeckung,
Unterbodenschutz,
Hohlraumversiegelung.

Die Dyane ist die Kraft-Ente im Sonntagskleid. Geschaffen für all diejenigen, die auch an Werktagen bei allem Wunsch nach wirtschaftlichem Autofahren ihre Neigung zu gefälligen Karosserieförmern zeigen wollen.

Somit hat die Dyane, gleichsam wie das trojanische Pferd, die Vorteile der Enten-Technik in diejenigen Bevölkerungskreise eingeschmuggelt, denen das Aussehen der Kraft-Ente zu urig ist. Bei Citroën kann eben jeder mit seiner Karosserie-Facon glücklich werden.

Das sonntägliche Aussehen der Dyane darf Sie nun nicht in dem Glauben lassen, daß die Unterschiede zur Ente nur an der Oberfläche liegen. Da sind



zunächst einmal die drei zusätzlichen PS, die die Dyane in Verbindung mit der strömungsgünstigeren Karosserie zu einer Höchstgeschwindigkeit von 118 km/h beflügeln. Trotz 40 kg mehr Wagengewicht und stärkerem Motor verbraucht die Dyane bei konstantem Tempo 90 weniger Benzin als der 2 CV Club, nämlich nur 5,7 Liter auf einer Fahrstrecke von 100 Kilometern.

Höhere Spitzengeschwindigkeit und größeres Wagengewicht bedingen stärkere Bremsen. Also gaben die Techniker von Citroën ihrer schönen Dyane gleich Scheibenbremsen für die Vorderäder.

Und auch hinten hat sich einiges getan. Die Heckklappe ist groß.

Sie reicht vom Wagenboden bis zum Dach. Die Kofferraumabdeckung ist praktisch. Einmal verwehrt sie neugierigen Einblick in Ihr Gepäckabteil. Zum anderen ist sie im Handumdrehen herausgenommen. Und dann ergeben sich im Zusammenklang mit der flink zu demontierenden Rücksitzbank, Beladevorgänge, die andere Autofahrer vor Neid er-

lassen lassen. Es ist kein Zufall, daß Fahrer einer Dyane begehrte Helfer bei Umzügen und bei Entdeckungsfahrten zu Trödlermärkten sind.

So wurde die Dyane zu einer gesuchten Verwandlungskünstlerin, deren Auftritte zunächst mit Staunen beobachtet und schließlich mit Applaus belohnt werden.

Da sich auch der doppelte Dachtrick genau so schnell und so bequem von innen ausführen läßt wie bei der Ente, können Sie feststellen, daß die Dyane bei all ihren praktischen Vorzügen dem spielerischen Lebensstil noch genügend Raum zur Entfaltung läßt.





647 ccm
26 kW (36 PS)
125 km/h

Frontantrieb,
Einzelradaufhängung,
hydraulisches Brems-
system mit zwei Kreis-
läufen,
Scheibenbremsenvorn,
Bremskraftregler,
elektronische Zündung.

Zum Beispiel serien-
mäßig:
Große Heckklappe mit
Teleskophalterung,
Stoßstangen mit Gum-
miauflage, seitlich her-
umgezogen,
Karosserie-Gummi-
schutzleisten,
heizbare Heckscheibe,
Unterbodenschutz,
Hohlraumversiegelung.

Der LNA ist der Dritte im Bunde der wirtschaftlichen, Ungewöhnlichen von Citroën. Mit nur 139 Zentimeter Lebendgröße könnte er glatt als der Sohn der Kraft-Ente und der Dyane durchgehen, die ihn beide um Haupteslänge überragen. Aber so einfach sind die Familienverhältnisse nicht.

Daß er so klein ist liegt nicht an seinen jungen Jahren, sondern an dem im Grundsatz anderen Konzept, dem er folgt: vor Ihnen steht ein spritziger, wendiger, kurzer Wagen mit variablem Innenraum. Und mit einigen technischen Leckerbissen.

Da ist zunächst der Motor, der stattliche 36 PS leistet. Das ist viel Kraft für ein 343 Zentimeter kurzes Auto. Und so überrascht



es Sie dann nicht mehr, wenn Sie sehen, daß der LNA befähigt ist, 125 km/h schnell zu laufen.

Obwohl er mit 710 kg kein Leichtgewicht ist, geht er in seinem Kraftwerk mit dem Benzin noch sparsamer um als 2 CV und Dyane. Um bei konstantem Tempo 90 eine Strecke von 100 Kilometern zu durchfahren, reichen ihm lächerliche 5,2 Liter.

Nun gibt es in der Technik keine Wunder. Was dann manchmal wie ein solches aussieht, hat eine ganz handfeste Basis aus Ingenieur-Erfahrung. So ist es auch hier beim LNA. Seine voll-elektronische Zündung bringt ein paar Vorteile:

– Die Zündung arbeitet völlig wartungsfrei und der Zündzeit-

punkt braucht nie mehr eingestellt zu werden.

– Es gibt keine Unterbrecherkontakte und somit keinen Verschleiß.

– Der Zündfunke ist stärker und erleichtert den Kaltstart selbst bei niedrigsten Temperaturen, auch bei schwacher Batterie.

Denn selbst bei einer müden Motordrehzahl von nur 200 Umdrehungen pro Minute gibt es noch einen zündfähigen Funken.



Die Zylinder-Laufbüchsen sind aus Aluminium und gleitbeschichtet. Ein Verfahren, das den Reibungswiderstand mindert und die Lebensdauer erhöht. Hier zeigt Citroën, daß neue Technologien auch den Fahrern preiswerter Automobile zugute kommen.





iel serien-
re und vor-
de Einzel-
e,
nzelstze
klappbar,
e aus
ff,
den,
deter
n,

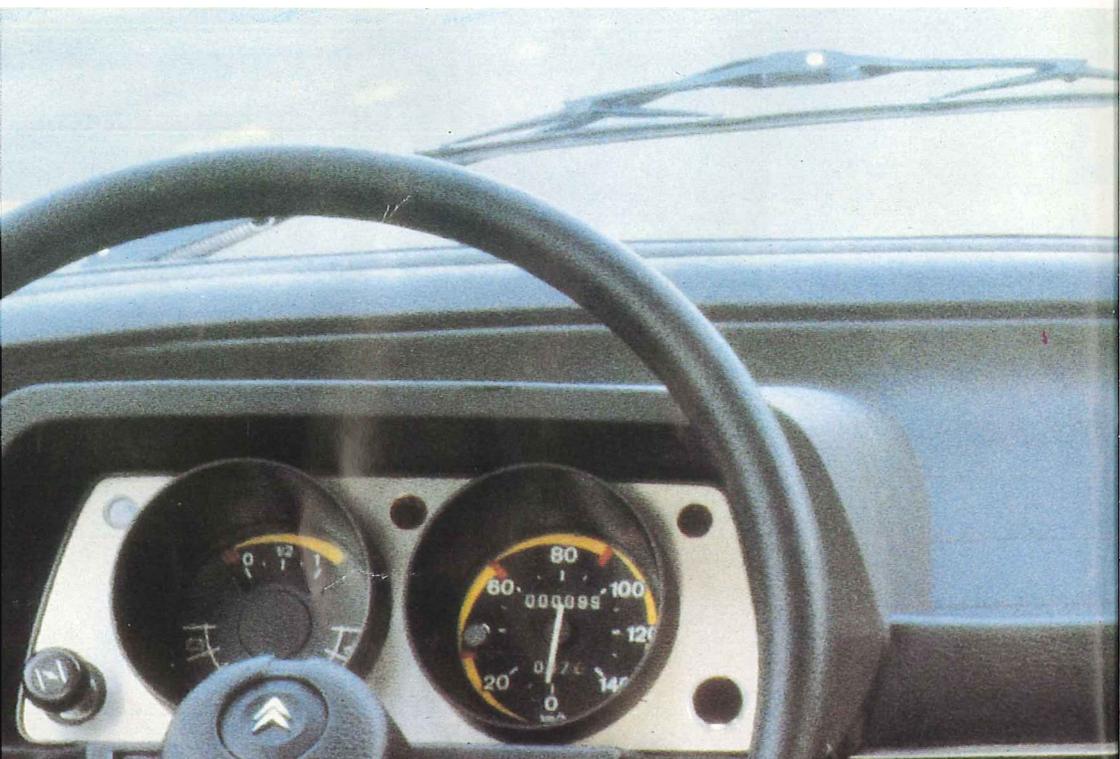
Automatik-Sicherheitsgurte vorn in die Türholme integriert, Sicherheitsgurte hinten, Ablagen auf und unter der Armaturenanlage, auf der Mittelkonsole, elektrische Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage, elektrische Benzinuhr.

Sobald Sie hinter dem Einspeichen-Sicherheitslenkrad des LNA Platz nehmen, spüren Sie den Spaß, den dieser agile Kompaktwagen beim Fahren macht.

Bei 343 cm Wagenlänge gibt es plötzlich überall Parklücken. Und ein Auto, das 155 cm schlank ist, schlüpft überall flink durch.

Bei einem Wendekreis von nur 9,40 m können Sie den LNA im wahrsten Sinn des Wortes als wendig bezeichnen.

Der technische Aufwand, den Citroën beim hydraulischen Bremssystem des LNA treibt, ist in dieser Fahrzeugklasse ungewöhnlich. Zwei getrennte Bremskreise geben doppelte Sicherheit. Vorn hat der LNA Scheibenbrem-

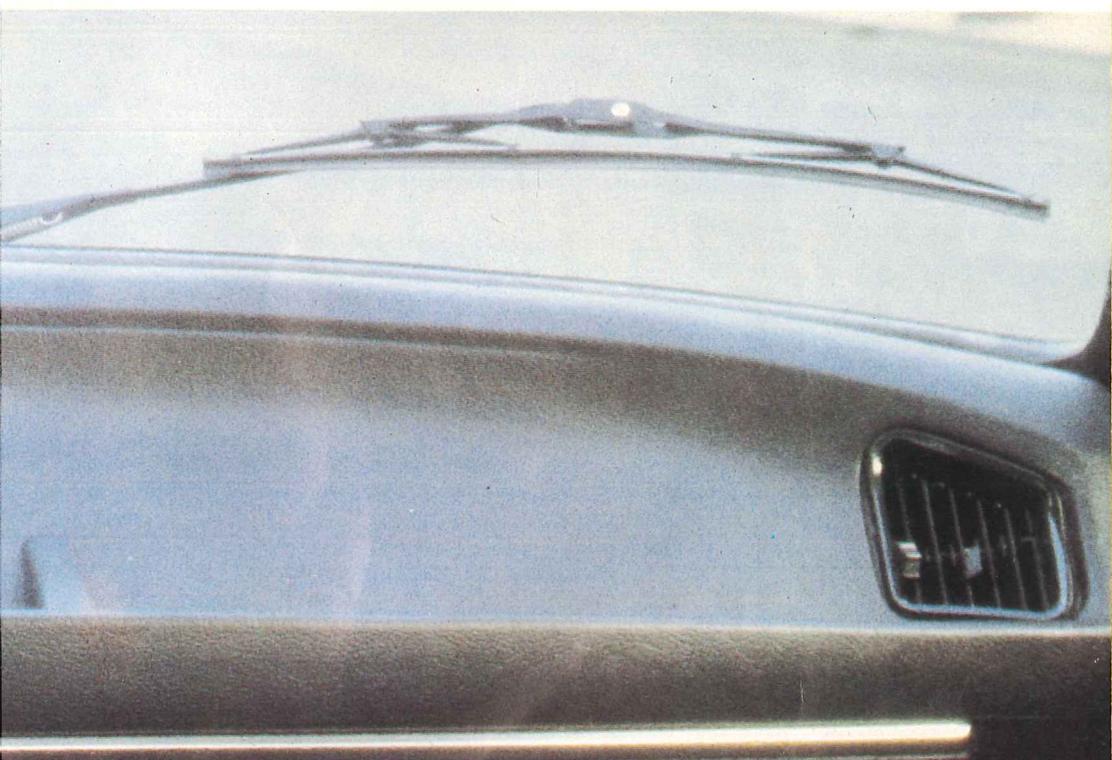
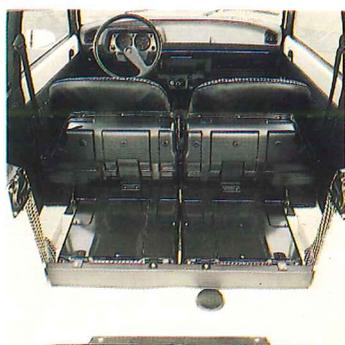


1. Entweder bequemer Platz
Personen. Oder drei Perso-
reisen mit viel Gepäck. Oder
Personen mit noch viel
Gepäck. Und falls sich der
Fahrer hinter den Fahrer setzt
den Beifahrersitz vorklappt,
sich Leitern, Regalbretter,
Leiternstangen ohne viel Auf-
transportieren. Kaum zu
den, daß ein so kurzes Auto

einen so langen Laderaum anbie-
ten kann.

Technisch sind Sie beim LNA
ohne in guter Hand. Natürlich
Frontantrieb, wie bei Citroën seit
1934 obligatorisch. Natürlich ein
aufwendiges Fahrwerk mit Ein-
zelradaufhängung. Natürlich eine
zweigeteilte Sicherheits-Lenk-
säule.

Wenn Sie dann noch ein- oder
zweimal um den LNA herumge-
hen, werden Sie der Ansicht bei-
pflichten, daß Citroën hier ein
aktives und attraktives Auto hin-
gestellt hat.



Technische Daten

2 CV / Dyane

Karosserie

Längsträgerrahmen mit integriertem Fahrgestell, Karosserie-Elemente verschraubt. 4 Türen, 2 CV mit Kofferraumklappe, Dyane mit Heckklappe. Von innen zu öffnendes Klapprolldach, in zwei Stellungen arretierbar. Stabile Stoßstangen, vorne mit gummibewehrten Hörnern. Unterbodenschutz. Hohlraumversiegelung.

Fahrwerk

Vier einzeln an Schwingarmen aufgehängte Räder. Langhubige Horizontalfedern mit ausgleichender Wechselwirkung in Längsrichtung. Hydraulische Stoßdämpfer.

Ausstattung

Verstellbare Einzelsitze vorne, Rücksitzbank hinten. Jersey-Stoffpolsterung. Verstellbare Sonnenblenden, rechts mit Make-up-Spiegel. Gummi-Fußmatten. Automatik-Sicherheitsgurte vorne, Sicherheitsgurte hinten. Ablagefach vorne über die volle Wagenbreite. Aschenbecher. Gepolstertes Einspeichen-Sicherheits-Lenkrad. Tachometer mit Gesamtkilometerzähler. Elektrische Scheibenwischer, pneumatischer Scheibenwischer. Elektrische Benzinuhr. Ladestromanzeige. Innenleuchte. Kontrolleuchte für Motoröldruck. Choke. Vom Fahrersitz aus höhenverstellbare Scheinwerfer. Kindersicherung an der Handbremse.

Zusätzlich bei Dyane:

Ablagen in den Vordertüren. Herausnehmbare Kofferraum-Abdeckung.

Heizung und Belüftung

Warmluftheizung mit Auslaßöffnungen im Fußraum und bei der Frontscheibe. Frischluftzufuhr über das Heizungssystem und zusätzlich durch Frischluftöffnungen am Armaturenbrett.

	2 CV Club	Dyane	LNA
Allgemeine Merkmale	Frontantrieb, Kraftübertragung über homokinetiche Gelenkwellen, Getriebe mit 4 synchronisierten Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Einscheiben-Trockenkupplung, Zahnstangen-Lenkung, hydraulisches Bremssystem.		
Elektrik	12 Volt. Drehstrom-Lichtmaschine 390 W, Batterie 25 A/h.	12 Volt. Drehstrom-Lichtmaschine 390 W, Batterie 25 A/h.	12 Volt. Drehstrom-Lichtmaschine 390 W, Batterie 25 A/h. Elektronische Zündung.
Motor	Zwei-Zylinder-Boxer-Motor, Luftkühlung, auswechselbare Zylinderlaufbüchsen, Ölkühler, 3-fach-gelagerte Kurbelwelle.		
Hubraum	597 ccm	597 ccm	647 ccm
Bohrung x Hub	74 x 70 mm	74 x 70 mm	77 x 70 mm
Motorleistung, DIN	21 KW (29 PS) bei 5750 U/min	24 KW (32 PS) bei 5750 U/min	26 KW (36 PS) bei 5500 U/min
Verdichtung	8,5 : 1	9 : 1	9 : 1
Drehmoment, DIN	38 Nm bei 3500 U/min	42 Nm bei 4000 U/min	51 Nm bei 3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit	113 km/h	118 km/h	125 km/h
Verbrauch bei 90 km konstant	6,0 l	5,7 l	5,2 l
Verbrauch im Stadtverkehr	6,9 l	7,2 l	7,2 l
Tankinhalt	20 l	25 l	40 l
Bereifung, Gürtelreifen	125 SR 15	125 SR 15	135 SR 13
Bremsen	vorne und hinten Trommelbremsen	vorne Scheibenbremsen hinten Trommelbremsen	vorne Scheibenbremsen hinten Trommelbremsen Bremskraftbegrenzung f. die Hinterräder
Gewichte			
Leergewicht	600 kg	625 kg	710 kg
maximale Zuladung	295 kg	305 kg	325 kg
zulässiges Gesamtgewicht	895 kg	930 kg	1035 kg
zulässige Anhängelast gebremst ungebremst	400 kg 270 kg	400 kg 270 kg	500 kg 350 kg
Dachlast	30 kg	30 kg	50 kg
Kofferrauminhalt	250 L	280 L	170/770 L

LNA

Karosserie

Selbsttragende Karosserie mit verstrebt Stahlelementen, Seitenteile aus einem Stück. Computerberechnete Verformungszonen. Zwei Seitentüren, große Heckklappe mit Teleskophalterung. Seitlich um die Karosserie gezogene Stoßstangen mit Gummiauflagen. Seitliche Karosserie-Gummischutzleisten. Heizbare Heckscheibe. Unterbodenschutz, Hohlraumversiegelung.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorne McPherson Federbeine und Drehstab-Stabilisator, hinten Schraubenfedern mit doppelwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern.

Ausstattung

Verstellbare und nach vorne kippbare Vordersitze. Rücksitze getrennt voneinander klappbar. Sitzbezüge aus Jersey-Stoff. Teppichboden. Kofferraum-Auskleidung. In die Türholme integrierte Automatik-Sicherheitsgurte vorne, Sicherheitsgurte hinten. Ablagefächer auf und unter dem Armaturenbrett sowie auf der Mittelkonsole. Sonnenblenden, rechts mit Make-up-Spiegel. Aschenbecher. Innenleuchte mit Türkontakt. Gepolstertes Einspeichen-Sicherheitslenkrad. Tachometer mit Gesamt- und Tageskilometerzähler.

Elektrische Scheibenwischer, Scheibenwaschanlage. Elektrische Benzinuhr. Scheinwerfer-Höhenverstellung.

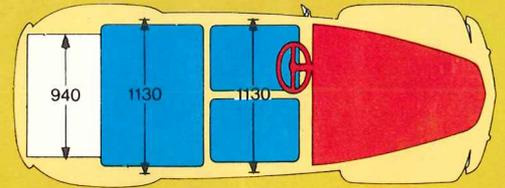
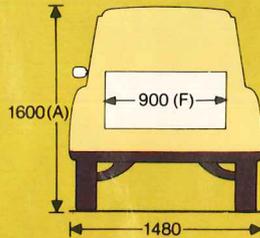
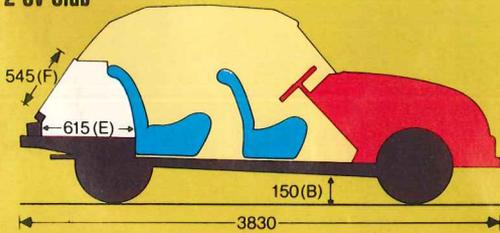
Heizung und Belüftung

Warmluftheizung mit Austrittsöffnungen im Fußraum und bei der Frontscheibe. Verstellbare Belüfter seitlich am Armaturenbrett und auf der Mittelkonsole. Frischluftgebläse.

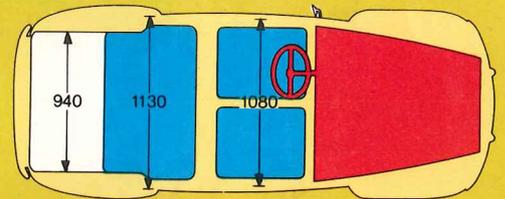
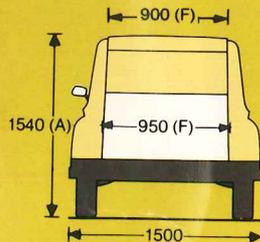
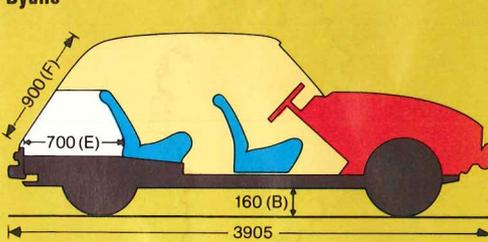
Die Angaben und Abbildungen dieses Kataloges haben informativen Charakter. Sie sind nicht ohne weiteres Bestandteil eines Kaufvertrages. Änderungen von Konstruktion und Ausstattung sind ohne vorherige Ankündigung möglich. Bitte informieren Sie sich bei Ihrem Citroën-Händler.

Citroën Automobil AG, Köln
Printed in West-Germany,
Drucknummer 11/79

2 CV Club

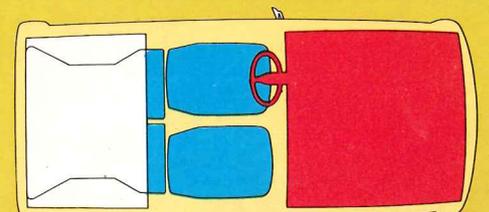
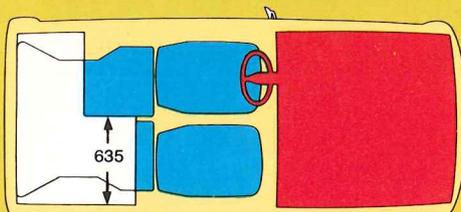
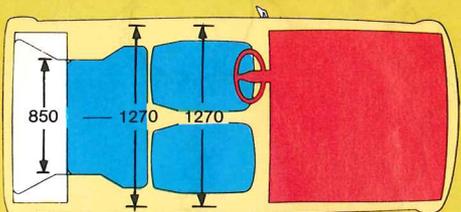
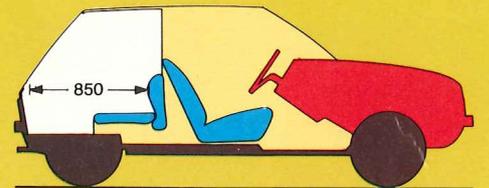
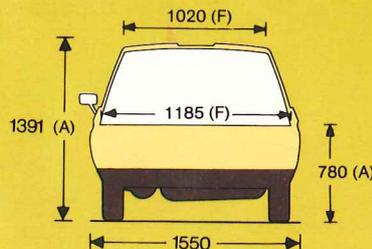
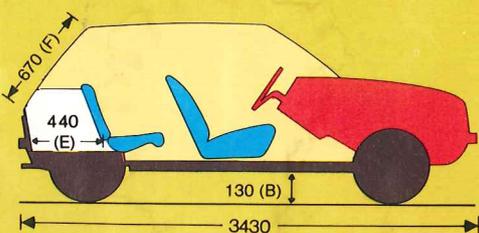


Dyane



- A = Höhe, unbelastet
- B = Bodenfreiheit, unbelastet
- E = Ladetiefe, am Boden gemessen
- F = Türabmessungen, lichte Weite

LNA



Gewährleistungen: Jahresgarantie ohne Kilometerbegrenzung. 5 Jahre Garantie gegen Korrosion über die Valvoline Oel GmbH, wenn das Fahrzeug nach der TECTYL-ML-Methode behandelt wird.

Kundendienst: Citroën hat mit rund 10000 Service-Betrieben eine der größten Service-Organisationen in Europa. In den über 800 deutschen Service-Betrieben arbeiten 4000 Mitarbeiter des Kundendienstes. 2000 Meister und Mechaniker gehen jedes Jahr zur weiteren Ausbildung in die Kundendienstschulen von Citroën.

Reparatur-Richtzeiten: Die Richtzeitenkataloge von Citroën geben die Gewähr einer korrekten Berechnung aller Werkstatt-Leistungen. Jedem Citroën-Kunden stehen bei jedem Citroën-Service die Kataloge mit den Richtzeiten zur Einsicht zur Verfügung.

Contrôle Electronique. Die elektronische Überprüfung ortet in Minuten alle Störungen, Unregelmäßigkeiten, Fehlerquellen. Es verkürzt den Werkstattbesuch, spart Zeit und Geld.



Gut zu wissen...

CITROËN 