



la liberté en

2CV...



...c'est aller où vous voulez, quand vous voulez, par où vous

voulez car **la 2 CV**

pour le prix des
transports en commun

est une voiture sans problème. Elle ne coûte rien. Rien à l'entretien, rien en consommation, rien en impôts comme en assurance, rien en amortissement. Mais elle vous rapporte des joies sans prix et l'intérêt d'être libre, d'aller où vous voulez, quand vous voulez, par où vous voulez. Elle est la seule voiture qui n'ait pas besoin de route. Elle vous ouvre le monde, elle vous délivre des grandes voies anonymes, elle vous offre la clé des champs. Avec elle, vous irez où personne ne peut aller : dans les sous-bois, dans les prairies, sur les

plus mauvais chemins, les pistes les plus exécrables, à travers gués ou dans la neige, sur la glace ou le sable. C'est l'automobile des gens libres et d'esprit jeune : elle aime le sport. Elle relève les défis les plus invraisemblables, elle collectionne les records. Elle a fait ses preuves. Plus de trente grands raids à travers le monde ont démontré ses possibilités et consacré sa réussite dans tous les pays, sur tous les terrains, sous tous les climats : au Sahara, en Laponie, en Ethiopie, en Australie, au Népal, au Pérou, au Congo, en Finlande, au Japon...

elle a mis le monde à la portée de tous,

Voici, posant
pour la postérité
Jacques Séguéla. Il boucle
en 2 CV le premier
tour du monde d'une
voiture française

En 1953, Jacques Cornet et Henri Lochon réalisent avec leur 2 CV la liaison "Trois Amériques" du Canada à la "Terre de Feu" : 51.200 km. Ils établissent le record d'altitude en automobile (Mont Chacaltaya : 5.420 m). En 1959, Jacques Séguéla, et Jean-Claude Baudot bouclent en 2 CV un tour du monde de 100.000 km à travers 50 pays et 8 déserts des 5 continents. C'est le premier tour du monde d'une voiture française. Entre temps et depuis, de nombreux jeunes - et des moins jeunes - parcourent en 2 CV la terre à peu de frais. Cette petite voiture a mis les grands voyages à la portée de tous.

On la rencontre sous toutes les latitudes : les Automobiles-Clubs scandinaves l'emploient pour les dépannages sur les territoires du Cercle Polaire. En Hollande, elle a été choisie par les Services des Ponts et Chaussées parce qu'elle est le seul véhicule qui puisse circuler sur les terrains spongieux des polders récemment asséchés. Elle est le véhicule de liaison des forces de l'ONU comme celui des commandos aéroportés de la Royal Navy. Dans la vallée de la Haute Maurienne, elle assure par tous les temps le service postal le plus haut d'Europe. A l'exemple de la France, les P.T.T. suisses et

l'exploit

sportif et l'aventure sont faits pour elle





plus qu'une voiture, c'est un **style de vie**

belges l'utilisent d'ailleurs pour la distribution du courrier. Les prospecteurs et les compagnies pétrolières l'ont préférée à toute autre pour la circulation sur la "tôle ondulée" du Sahara. Au Siam, en Bolivie comme en Turquie, elle assure le service sanitaire et de secours à l'enfance de l'U.N.I.C.E.F. Partout elle est l'outil de travail préféré, partout on la réclame. En dehors de la France, elle est maintenant fabriquée en Argentine, en Belgique, au Cambodge, au Chili, en Espagne, en Grande Bretagne, en Yougoslavie. La 2 CV ne connaît pas de frontière. Elle est universelle comme la roue. Modestement, elle

a conquis la terre entière en quelques années. Elle est la petite fiancée du monde parce qu'elle est une compagne fidèle et d'humeur égale, qui jamais ne rechigne à la tâche. Elle est infatigable et ne vous fatiguera jamais. Vous y entasserez les bagages mais vos passagers seront à l'aise. Elle vous offre le plaisir de l'automobile pour moins cher que les transports en commun. En échange, elle ne vous réclame rien. Vous avez le droit d'être ingrat, de l'oublier. Elle est faite pour cela. Elle ne vous aliène pas, elle n'est qu'un instrument, votre instrument, celui de vos joies comme de vos travaux quotidiens.

même si vous n'êtes pas **antiquaire**

Elle est à votre service, ce n'est pas vous qui êtes au sien. Elle est la voiture des gens actifs qui n'ont pas le temps de s'en occuper, qui veulent partir au premier coup de démarreur et arriver à l'heure par tous les temps. Avec elle, vous serez toujours de bonne humeur. C'est plus qu'une voiture, c'est un style de vie. Aujourd'hui, plusieurs millions de personnes l'ont adoptée. En effet...

ELLE EST LA PLUS CONFORTABLE

Quatre vraies places et une porte pour chacune : un accès large et facile. Et de la place à toutes

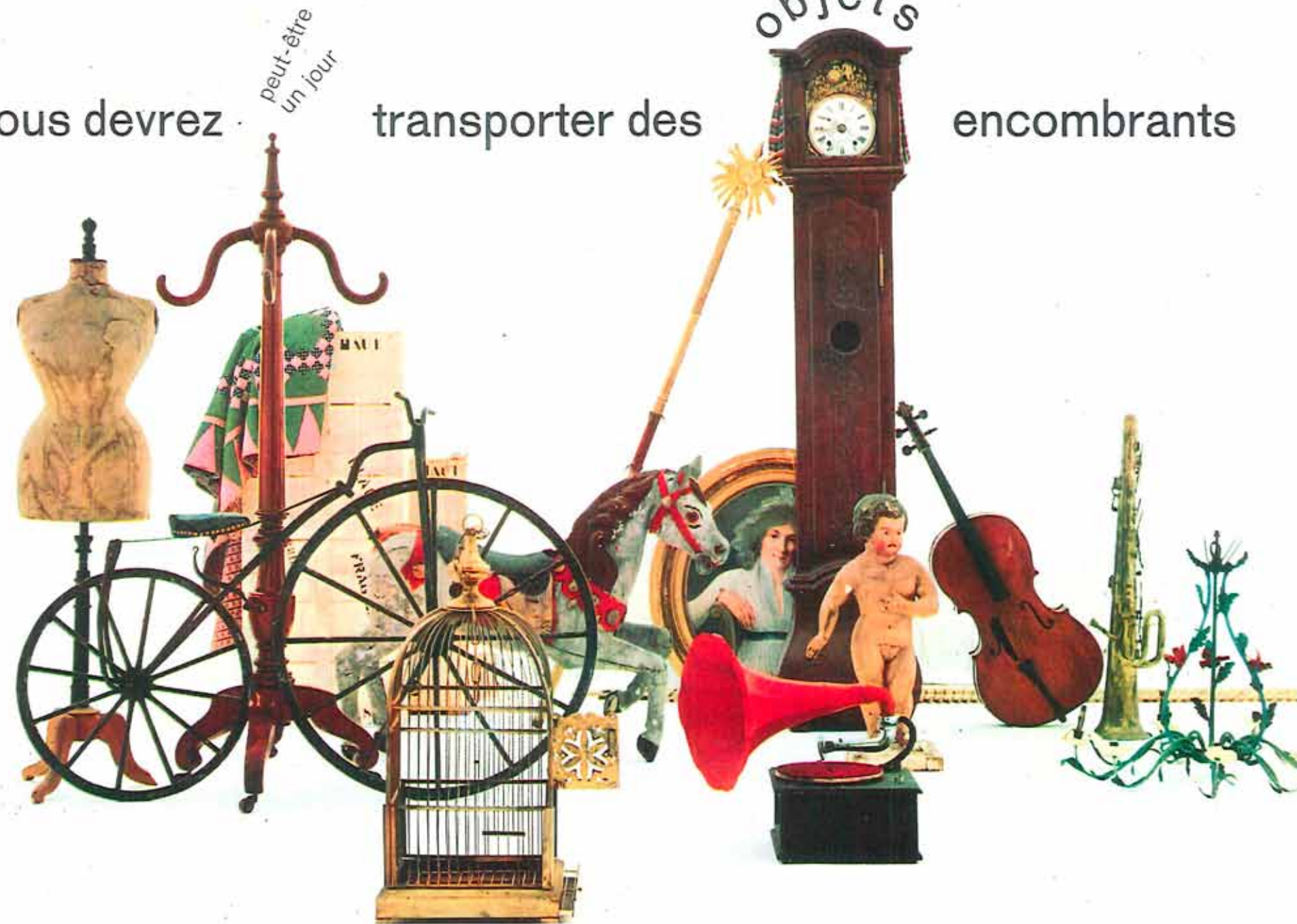
les places : en largeur, en longueur, en hauteur. La 2 CV a été construite autour des passagers. Avec elle, vous avez le droit d'être grand, vous avez le droit d'être gros, vous pouvez bouger, vous avez de l'air, vous respirez. A l'avant comme à l'arrière, un vaste espace est ménagé pour les jambes des passagers. Le plancher est rigoureusement plat. Les sièges ont été spécialement étudiés. Ils sont faits d'une armature rigide portant des sangles élastiques. Souples et doux sans être mous, ils soutiennent et reposent votre corps. A leur partie supérieure, des rembourrages de sécurité en caoutchouc

vous devrez peut-être
un jour

transporter des

objets

encombrants



en **LONGUEUR**



miraculeusement, elle accueille, en **HAUTEUR** ce que toute autre voiture refuserait. Voyez quelle complaisance !!!



en **LARGEUR**

elle porte, elle emporte, elle transporte

n'importe quoi **n'importe** où



grâce à
sa suspension,
tout, même le plus
fragile, arrive à
bon port

La suspension de la 2 CV surclasse les solutions anciennes : ressorts à lames ou barres de torsion. Qu'importe que la route soit mauvaise : vous ne vous en apercevez pas. Et quelle que soit la longueur du trajet, vous sortirez de votre voiture aussi dispos que vous y êtes entré : la 2 CV supprime la fatigue. Sa suspension est si douce que les médecins la conseillent pour le transport des blessés, des malades, des femmes enceintes. Ses roues largement dimensionnées présentent une grande surface de roulement. Elles passent au-dessus des trous sans y tomber comme le feraient des roues de petit diamètre.

La visibilité est bonne. La vaste lunette arrière, plane comme le pare-brise, ne présente jamais de reflets gênants. Les glaces mobiles s'ouvrent largement à l'avant. En été, vous pourrez conduire le coude à la portière. Et surtout, la 2 CV ne vous enferme pas : c'est une vraie décapotable. Elle est la seule à vous offrir cet avantage sans supplément de prix. Sa capote de tissu imperméabilisé (important élément d'insonorisation) s'ouvre entièrement. Vous pourrez profiter du soleil et bronzer en roulant tout en étant protégé des courants d'air et de la poussière par les panneaux latéraux.

elle n'a pas de fausse pudeur

elle se déshabille quand on veut la laver

elle est SIMPLE

un enfant la conduirait

elle est PRATIQUE

ses revêtements intérieurs et son tapis de sol se nettoient à grande eau

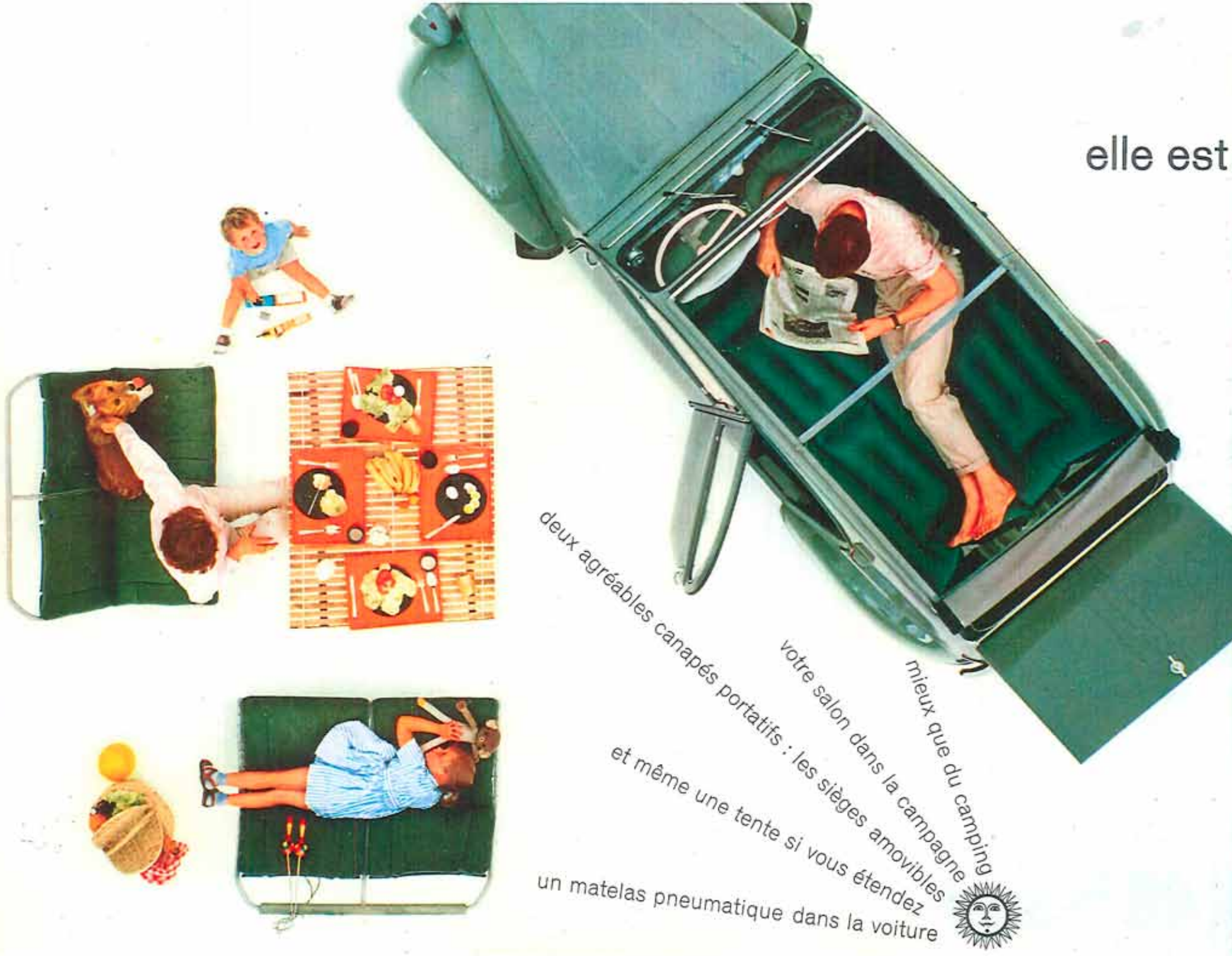
Sa climatisation est simple et efficace. S'il fait chaud, on peut se rafraîchir par l'aérateur placé à la base du pare-brise. S'il fait froid, on est bien chauffé par un dispositif réglable, très efficace, à deux ouvertures indépendantes, qui sert, à la fois et au choix, de chauffage, de dégivreur et de dispositif anti-buée.

ELLE EST LA PLUS PRATIQUE

Tous les bagages de vacances de votre famille trouveront largement place dans la vaste malle arrière et, s'il vous reste une dernière valise, vous pourrez toujours la glisser sous les sièges :

ils sont prévus pour cela. En outre, vous disposez, tout au long de la planche de bord, d'une véritable étagère d'un volume utilisable sans égal. Tout ce qui pèse, tout ce qui encombre, tout ce que refusent les véhicules classiques, la 2 CV l'accepte, elle porte, elle emporte, elle supporte les charges les plus volumineuses, un kayak comme un sapin de Noël, car en trois secondes vous pouvez démonter le couvercle de malle, en six secondes enlever le siège arrière et ménager ainsi une place considérable. La 2 CV transporte n'importe quoi n'importe où. Une horloge normande ? Décapotez ou ôtez le





elle est

à votre service ce n'est pas vous qui êtes au sien

mieux que du camping
votre salon dans la campagne
deux agréables canapés portatifs : les sièges amovibles
et même une tente si vous étendez
un matelas pneumatique dans la voiture



couvercle de malle. Des skis ? Glissez-les par l'arrière, sous les sièges, sur le plancher de la voiture. Des colis fragiles ? Faites confiance à la suspension. Elle a été étudiée pour livrer sans casse des paniers d'œufs à travers champs.

Les sièges amovibles, à l'avant et à l'arrière, vous seront précieux si vous faites du camping, agréables si vous partez en pique-nique ; où que vous alliez, vous disposerez ainsi sans supplément de confortables canapés portatifs. La capote et les garnitures des portes se lavent avec une grande facilité, de même que le tapis de sol en caoutchouc, qui se nettoie à grande eau. La carrosserie fonctionnelle ne présente

aucune protubérance, aucune saillie dangereuse et vous pourrez, en quelques minutes, la nettoyer vous-même et la "briquer" car toutes ses surfaces sont lisses et ses formes galbées.

ELLE EST LA PLUS SURE

Comme toutes les Citroën, elle a la tenue de route d'une traction-avant. Solution logique... "elle ne met pas la charrue avant les bœufs" : les roues avant sont à la fois motrices et directrices. Elles tirent la voiture et excluent toutes possibilités de dérapage en virage. Ses quatre roues sont indépendantes, ce qui n'est pas encore le cas pour certaines voitures coûtant plus d'un million.

elle n'a pas besoin de **ROUTE**, véritable

Chacune des roues est équipée d'un batteur à inertie qui supprime le rebondissement sur mauvais sol. Neige, verglas, sable ou boue, la 2 CV passe partout. Sa suspension vous offre à la fois confort et tenue de route.

Elle a des freins d'autobus. Ils ne chauffent jamais. Ils sont dégagés des roues pour être mieux ventilés. Sa légèreté et ses freins surdimensionnés permettent à la 2 CV de s'arrêter plus vite que la plupart des véhicules et sans dévier de sa trajectoire.

Son extraordinaire tenue de route fait que vous la conduirez le pied au plancher. Sa vitesse

moyenne est presque égale à sa vitesse de pointe. Près de 80 km à l'heure est son allure de croisière. Sans prendre de risques et sans fatigue, vous arriverez en même temps que les autres mais parfaitement détendus.

ELLE EST LA PLUS MANIABLE

Ses faibles cotes extérieures lui permettent de se garer facilement et de se faufiler dans les encombrements. Sa conduite est simple et facile, un enfant pourrait la piloter. Tous les instruments sont à portée de main du conducteur. Même les phares sont réglables en roulant.

“tous-terrains”, elle trace partout son propre chemin





j'y suis comme

dans mon fauteuil

d'ailleurs, le médecin
m'a prescrit la 2 CV
pour son confort

dit Grand-Mère

Au volant, pas de fatigue, les quatre vitesses bien étagées sont synchronisées. En ville, enfin, l'embrayage centrifuge vous permettra de manœuvrer à l'aise dans les embouteillages de la circulation. Sans toucher à la pédale de gauche, vous repartez en douceur par le simple jeu du frein et de l'accélérateur. Même en cas de fausse manœuvre, le moteur ne cale jamais.

ELLE EST LA PLUS ROBUSTE

Ce n'est pas une voiture fragile. Elle peut coucher dehors toute l'année : grâce à son refroidissement à air, elle ne craint pas les gelées

d'hiver et démarre au quart de tour. Au plein de l'été, tandis que les autres lèvent le pied puis le capot, vous les doublerez tranquillement. La 2 CV est imperméable aux caprices du temps. Inusable, c'est la championne des kilométrages de six chiffres. On ne compte plus les doyennes de plus de 100 000 km qui ont encore le cœur très jeune et sont prêtes à prendre la route.

ELLE EST LA PLUS ÉCONOMIQUE

Sa sobriété est proverbiale. Chaque année, elle remporte tous les concours d'économie. Avec une consommation moyenne de cinq litres aux

rien n'arrête la 2CV

NI la neige
le verglas

Au contraire, c'est en hiver

100 km, elle vous offre le kilomètre le moins cher du monde. Vous n'aurez pas à vous priver pour elle car elle est généreuse de ses efforts mais avare de vos deniers. Comme elle est robuste, elle exige peu d'entretien : pas d'antigel, facile à graisser (4 points de graissage), facile à laver, elle est facile à réparer, car elle n'a pas de fausse pudeur et se déshabille en 5 minutes. Tout s'enlève et se replace facilement (120 secondes suffisent pour démonter l'aile avant). Toutes les parties du moteur sont aisément

accessibles et ses pièces détachées sont très bon marché. Elle ne se déprécie pas sur le marché de l'occasion. Sa cote diminue moins en deux ans que celle de la plupart des voitures en un an. Lorsque vous la revendrez, vous ferez encore une affaire. C'est elle aussi qui a les plus faibles exigences en dépenses accessoires (taxes diverses, prime d'assurances, etc...) C'est pourquoi, de tous les véhicules, elle offre le meilleur amortissement. Ce n'est pas seulement une voiture, c'est aussi un bon placement.

que la traction avant affirme le mieux sa supériorité : pas d'enlèvement, pas de dérapage



vous n'en doutez plus
... elle est donc le **maximum**

du minimum automobile

Pour apprécier mieux encore ses avantages, vous devez l'essayer sans tarder. Vous comprendrez alors qu'elle détient la vérité, parce qu'elle est un objet exactement et parfaitement adapté au transport des hommes. On la trouvera belle un jour, comme on trouve beaux ces instruments modestes souvent inaperçus, mais toujours nécessaires, qui ont jalonné l'aventure du progrès humain, qu'on ne peut imaginer autrement qu'ils ne sont, parce qu'ils constituent l'expression pure de la vérité technique et qu'ils coïncident avec leur emploi.

Ces avantages que vous apercevez, vous voudriez en connaître les raisons.

Réaliste, intelligente, modeste, équilibrée, adaptée à sa tâche, excluant tout bluff, la 2 CV est comme l'expression de notre esprit national : c'est Descartes en boulons. L'astuce de sa conception confine souvent au génie. Dans cette idéale machine à rouler, on a sacrifié parfois les apparences, mais jamais l'essentiel, pour lequel on n'a pas craint d'utiliser les solutions les plus chères, les plus sûres. La 2 CV est une mécanique de luxe.

Une fabrication de précision, des matériaux chers

Pour construire une voiture de 2 CV offrant le confort et le volume intérieur d'un véhicule de forte cylindrée, il a fallu généraliser l'emploi d'alliages d'aluminium, chers mais légers, pour certaines grosses pièces de mécanique tels que les blocs moteur, les carters d'embrayage et de boîte, etc... qui ordinairement sont en fonte. Pour alléger encore certaines de ces pièces tout en conservant leur résistance il a fallu faire appel aux techniques du moulage sous pression. Pour que les frais d'entretien et de réparation soient réduits au minimum, il a fallu développer une fabrication de haute précision. Seul un usinage exécuté au micron permet par sa perfection de supprimer certaines pièces telles que les joints de culasse (avec ceux-ci disparaissent en même temps tous les ennuis classiques qui leur sont liés depuis la naissance de l'automobile). La plupart des pièces de la 2 CV sont usinées avec une précision de cet ordre, peu courant en automobiles. En outre, les contrôles de fabrication sont pratiquement incessants (260 pour une culasse).

Des solutions originales, des principes logiques

La tenue de route de la traction-avant (technique CITROËN, qui a fait ses preuves depuis 1934) est complétée par une suspension ingénieuse et des batteurs à inertie, qui font que les roues adhèrent littéralement à la route.

Une suspension à interaction

Deux pots de suspension à interaction (1 et 2) relient les roues AV et AR d'un même côté dans le sens de la longueur et obligent la voiture à rester parallèle au sol. C'est un système qui permet d'obtenir sans inconvénient la grande flexibilité nécessaire pour absorber tous les obstacles (les 4 roues indépendantes bougent alors que la caisse ne bouge pas).

Des bras d'essieu indépendants

Il ne peut y avoir, comme sur la plupart des voitures, de déplacement latéral des essieux (1), dûs à l'élasticité de leur liaison au chassis (2). Sur la 2 CV, chacune des 4 roues indépendantes est montée sur un bras d'essieu rendu solidaire de la plateforme sans élasticité par l'intermédiaire de roulements de très grandes dimensions (3).

Des batteurs à inertie

Chaque roue est équipée d'un batteur à inertie (1), c'est là le secret de l'adhérence stupéfiante de la 2 CV sur n'importe quel sol. Si vous placez une bille dans un tube que vous tenez verticalement entre le pouce et l'index et que vous baissiez rapidement la main, la bille viendra toucher le haut du tube: du fait de sa force d'inertie, son mouvement vient contrarier celui que vous avez imposé au tube. Sur la route, il se passe la même chose. Ce sont les inégalités du sol qui remplacent les mouvements de votre main. Les rebondissements de la roue, organe non suspendu, engendrés par les inégalités du sol sont amortis dès le début de leur apparition par le jeu d'une masse (2) agissant en antagonisme sous l'action de son inertie propre. Cette masse liée à la roue par un ressort hélicoïdal (3) se déplace dans un cylindre creux lié lui-même à la roue.

Un refroidissement par air:

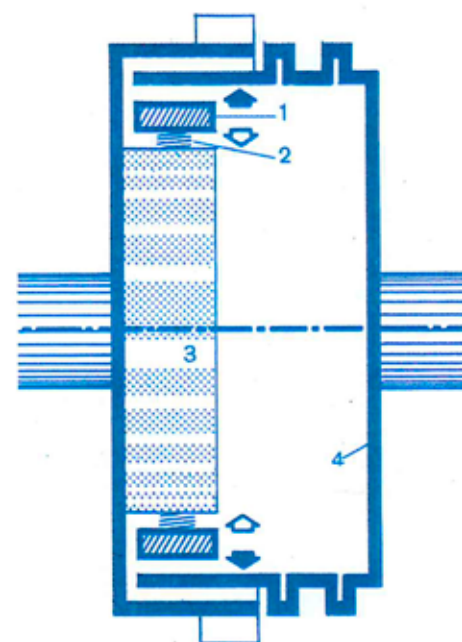
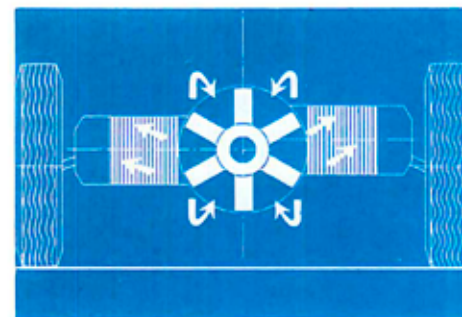
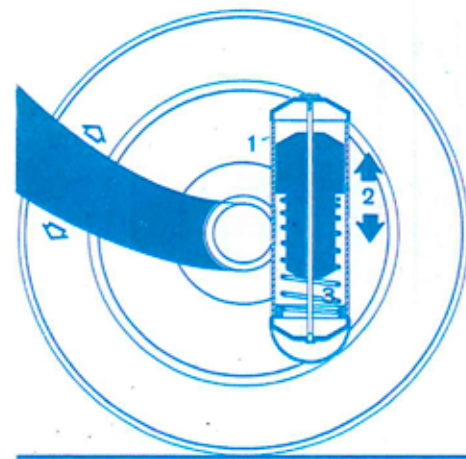
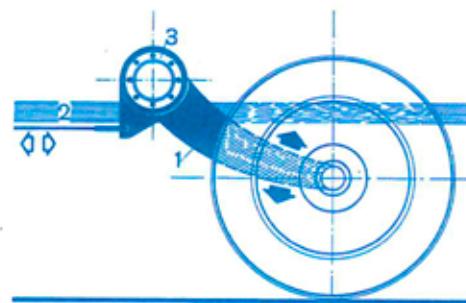
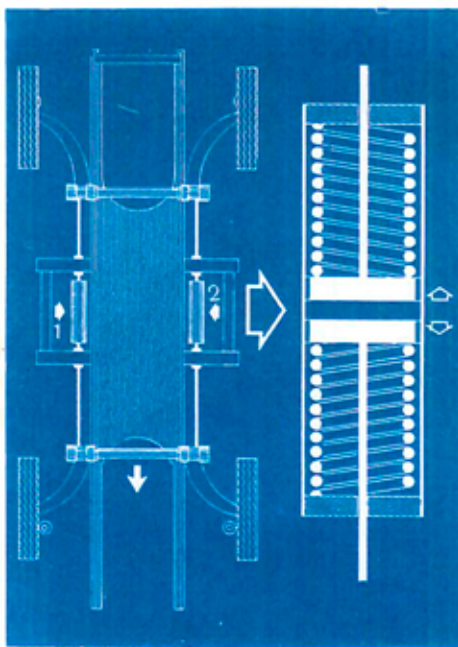
Solution moderne qui se joue de la température extérieure et vous permet de vous passer d'antigel. L'air ambiant agissant directement est l'agent refroidisseur idéal puisqu'il est toujours disponible en quantité illimitée. C'est la formule qui s'impose de plus en plus sur les voitures de petites cylindrées.

Une boîte de vitesses luxueuse

CITROËN a fort justement pensé qu'un petit moteur appelait un changement de vitesse parfait. C'est pourquoi sur la 2 CV les vitesses sont synchronisées, ce qui n'est pas le cas de certaines voitures d'un prix plus élevé. Les synchros sont abondants et «positifs» (c'est-à-dire qu'il n'est possible de passer une vitesse que lorsque les pignons tournent au même rythme). Il en résulte que la boîte sera toujours obligatoirement ménagée, qu'on pourra passer très vite les vitesses et qu'elles ne craqueront jamais.

Embrayage à commande centrifuge

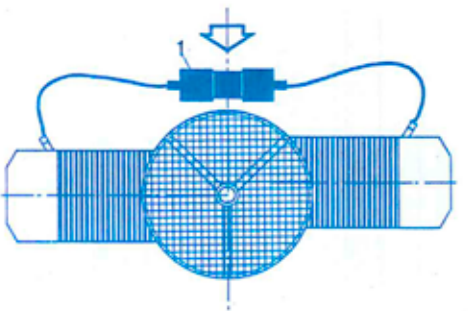
L'embrayage auxiliaire à commande centrifuge vous permettra de vous arrêter sur simple coup de frein en laissant la vitesse enclenchée et de repartir simplement en appuyant sur la pédale de démarreur. L'embrayage monodisque classique est doublé par un système centrifuge de cinq masselotes (1) montées sur lames flexibles (2) et reliées au volant moteur (3). Ce sont ces masses qui, à partir d'un certain régime, se collent sur le tambour de l'embrayage principal (4) et permettent de démarrer par le simple jeu de l'accélérateur.



une
mécanique
de luxe

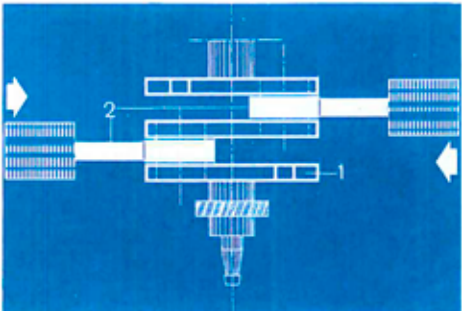
Un allumage sans distributeur

Le système d'allumage ne comporte qu'un rupteur sur le circuit de basse tension alimentant la bobine. Le distributeur haute tension, pièce délicate et sujette à de nombreux incidents de marche, a été supprimé grâce à une conception nouvelle de la bobine «à 2 sorties» (1) qui, à chaque rupture du courant primaire, donne une étincelle dans chaque cylindre. L'une de ces étincelles se produit en fin de compression dans l'un des cylindres: elle est utile, l'autre se produit en fin d'échappement dans l'autre cylindre: elle est inutile.



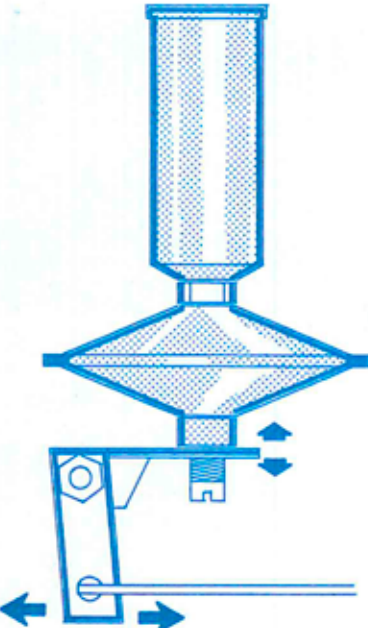
Un vilebrequin robuste

Sur la 2 CV, la technique de l'embellage et du vilebrequin est beaucoup plus élaborée et beaucoup plus coûteuse que sur les voitures courantes. Cette technique n'est guère employée ailleurs que pour certains moteurs de compétition. Les bielles sont d'une seule pièce et complètement fermées (donc plus de vis, plus de coussinet rapporté, plus d'écrou, etc... on gagne en légèreté et en place). C'est le vilebrequin (1) qui est fait de plusieurs pièces. On n'en termine l'usinage qu'après l'emmanchement des bielles (2). Comme le vilebrequin tourne à des milliers de tours minute, il est nécessaire qu'il soit particulièrement solide. C'est pourquoi CITROËN ne s'est pas contenté d'un assemblage classique mais monte les différentes parties du vilebrequin selon une technique très sûre mais onéreuse, qui met en jeu la thermique des métaux (les pièces sont usinées à la tolérance du micron, puis la partie mâle est trempée dans l'azote liquide — 190° centigrades environ —, elle se contracte, on l'emmanche alors dans la partie femelle. En revenant à température normale, la pièce mâle se dilate et le vilebrequin est plus solide que s'il avait été forgé d'une seule pièce).



Un retardateur de ralenti

Ce dispositif ingénieux complète l'embrayage centrifuge. Il empêche de caler le moteur sur coup de frein énergétique. Vous pouvez freiner jusqu'à l'arrêt complet sans débrayer, la 2 CV ne cale pas. Ce dispositif est constitué par un «dashpot», sorte de frein hydraulique à action automatique incorporé au carburateur. Il a pour fonction de retarder le passage du régime de marche au régime de ralenti, en freinant la fermeture du papillon des gaz. Outre l'agrément de conduite qu'il procure, ce dispositif évite le gaspillage d'essence: on ne risque pas de noyer les cylindres lors de la fermeture brutale du papillon.

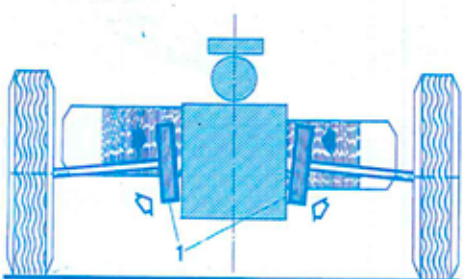


Un circuit d'huile économique et sûr

Le carter de la 2 CV ne demande que deux litres d'huile — minimum de poids, d'encombrement, de frais de vidange —. Ce carter ne peut avoir de fuite, car en cas de surpression due au rapprochement des pistons, un reniflard joue le rôle d'une soupape, les vapeurs d'huile sont récupérées, dirigées sur le filtre à air et aspirées dans le moteur. En outre, la 2 CV est une des seules voitures au monde dont le circuit d'huile soit équipé d'un radiateur. La plupart des canalisations alimentant en huile les différents organes du moteur sont réalisées par forage direct dans le carter moteur... ce qui permet d'obtenir des canalisations «sans histoires», mais exige une fonderie précise et onéreuse. Avec ses soupapes refroidies par le circuit d'huile, la marche à régime maximum est possible indéfiniment: la 2 CV ne «grille» pas ses soupapes.

Des freins puissants

L'efficacité du freinage est proportionnelle à l'importance des tambours et à leur bonne ventilation. C'est pourquoi, à l'avant de la 2 CV, les tambours de freins (1) ne sont pas fixés sur les roues mais en sortie de boîte de vitesse. Ils peuvent ainsi avoir un grand diamètre et l'air sous capot les ventile parfaitement. Ces tambours séparés des freins sont surdimensionnés (surface des garnitures: 448 cm², poids total de la voiture en charge: 825 K).



Une carrosserie fonctionnelle

Le squelette d'acier de la carrosserie est solidement charpenté par un assemblage de poutres creuses (légèreté, résistance) soudées électriquement. Le caisson d'acier sur lequel ce squelette est boulonné est une poutre plate, nervurée, sertie et soudée, extrêmement résistante et indéformable malgré sa grande légèreté. C'est sur cet ensemble rigide poutre-caisse que sont fixés les autres éléments de carrosserie: capot, portes, ailes. Cette architecture rationnelle rend très rapides et économiques les réparations de carrosserie. Comme la DS, la 2 CV a un capot plongeant, un carénage sous la caisse, des ailes arrière enveloppantes.

fiche technique

MOTEUR	4 temps - cylindrée 425 cm³ (66x62) - 2 cylindres opposés à plat - chemises amovibles. Refroidissement à air. Taux de compression: 7,5. Carburateur SOLEX 26 CBI (avec retardateur de ralenti incorporé en cas d'embrayage centrifuge). Culasses hémisphériques - soupapes en tête. Radiateur d'huile. Puissance: 13 à 13,5 ch à 4 200 tr/mn. Couple: 2,7 m/kg à 2 500 tr/mn.
BOITE DE VITESSES DIRECTION FREINS	4 vitesses AV synchronisées + Marche AR. à crémaillère. hydrauliques sur les 4 roues. Tambours AV à la sortie du différentiel. Surface totale du freinage: 386 cm².
TRANSMISSION	Roues AV motrices. Couple: 8x31. Embrayage monodisque à sec (sur demande: accouplement centrifuge auxiliaire doublant l'embrayage monodisque).
SUSPENSION	à interaction entre roues AV et AR - 4 ressorts hélicoïdaux de suspension et 4 blocs anti-galop. 4 roues indépendantes contrôlées chacune par un amortisseur à friction et un batteur à inertie.
CHASSIS PNEUS ELECTRICITE	Plateforme avec longerons incorporés. 125 x 380 X. Equipement 6 v. Batterie: 45/50 A/h. Phares réglables en hauteur du poste de conduite. Avertisseurs et éclairage commandés par manette unique sous le volant.
CAPACITES	Essence: 20 litres Huile moteur: 2 litres Huile BV: 1 litre
POIDS A SEC	490 Kg
POIDS TOTAL EN CHARGE	825 Kg
VITESSE MAXI EN PLAT	84 Km/h
CONSOMMATION	5 à 5,5 litres, selon moyenne.

principes logiques, solutions originales

1

un million de connaisseurs ont choisi le confort

0

ont choisi la maniabilité

0

un million de connaisseurs ont choisi la sécurité

0

un million de connaisseurs ont choisi l'économie

0

un million de connaisseurs savent que la 2 CV

ont choisi la robustesse

0

tient ses promesses, qu'elle tient la route,
qu'elle tient son rang: le premier de sa catégorie.

0

de connaisseurs ...



...ont choisi la ils ne peuvent se tromper.

un million de connaisseurs !