



**citroën
camions**

350.370.450
600 camions
700.800
tracteur 700

Citroën offre une gamme complète de 2,5 t. à 11 t. de charge utile. Différents empattements, moteurs, boîtes de vitesses et couples sont proposés dans chaque tonnage. Ceci permet un choix précis pour chaque besoin. Certains avantages techniques qu'ils sont seuls à posséder

confèrent à ces camions une tenue de route remarquable mais, plus encore, c'est leur très grande robustesse qui est leur première qualité. Très confortables, conçus en fonction de l'intensité du trafic, les camions Citroën autorisent une rotation plus rapide, donc un haut rendement.

**cabine
très confortable**







La cabine "Club" équipe tous les véhicules de la gamme. Toutes les dispositions ont été prises pour assurer à ses occupants le maximum d'aisance et une grande facilité de conduite.

Suspendue sur 4 blocs de caoutchouc qui annihilent toute vibration, la cabine est monocoque et indéformable.

D'accès facile les portes s'ouvrent à plus de 90°. Une large poignée montoir et un marche-pied antidérapant facilitent le travail du livreur.

Insonorisée comme une voiture particulière : 2 cm d'ouate isolante sous le pavillon en acier, tapis de sol moulé, tapiflex sous les sièges, sur le capot, capitonnage des portes, tableau de bord fortement insonorisé.

Climatisée (chaud et froid) par des déflecteurs orientables et un chauffage puissant (dégivrage, désembuage), répartition conducteur/passagers, un radiateur indépendant et un ventilateur électrique fonctionnent même à l'arrêt.

Eclairée d'un pare-brise panoramique de 2 glaces latérales entièrement descendantes, de 2 grandes lunettes AR ; 2 hublots au plancher facilitent les manœuvres. Un éclairage électrique permet de lire facilement.

Agréable par l'aisance que procure son équipement : 3 pare-soleil orientables, 4 vide-poches, un cendrier, lave-glace à grand débit, commande de clignotants et de phares du type DS, prise de courant 12 V. etc...

Plusieurs teintes au choix sans supplément.

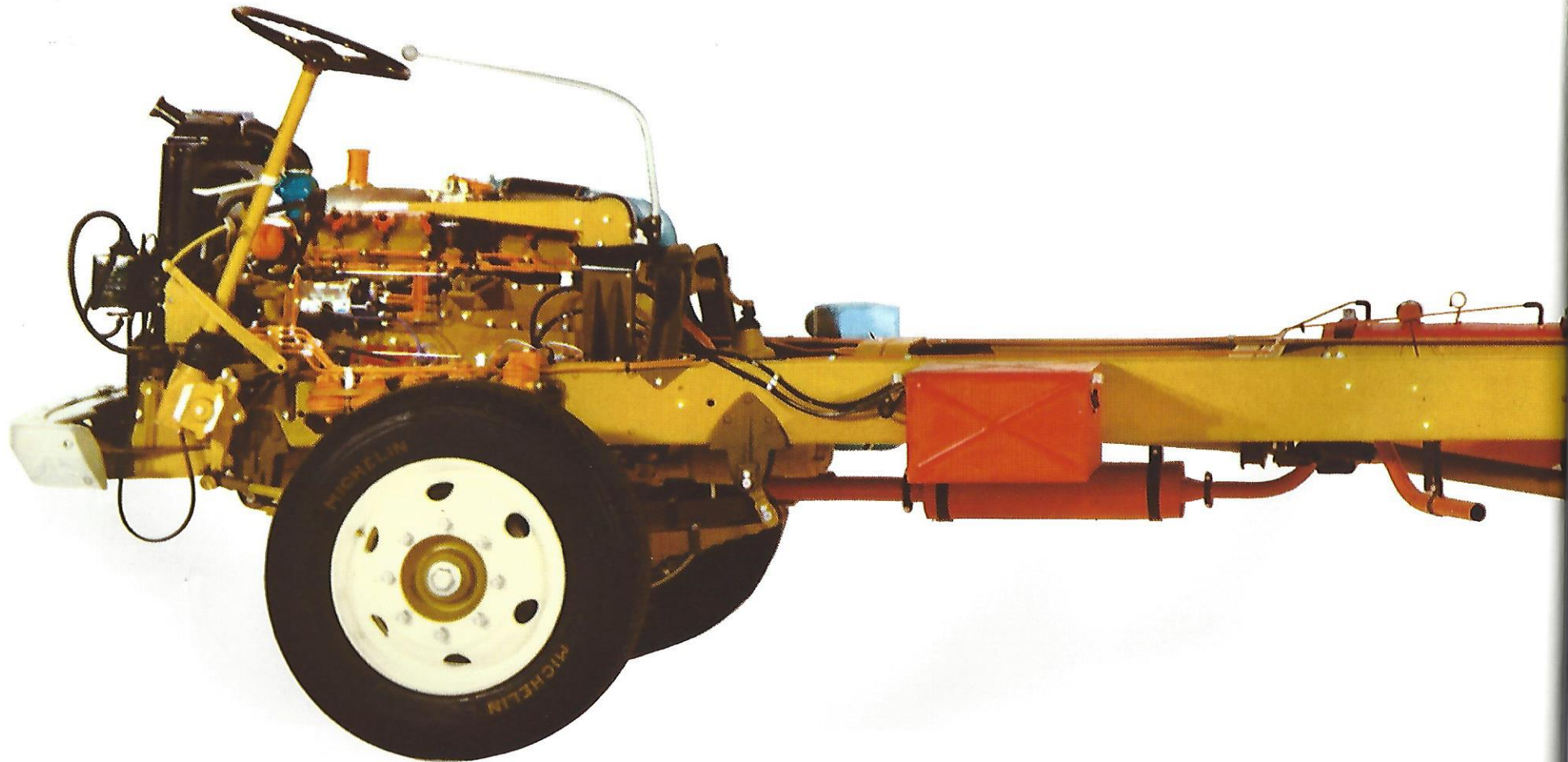
Sièges individuels spécialement étudiés pour éviter toute fatigue lors des longues heures de conduite, enveloppent les reins et dégagent les épaules. Ces sièges se règlent en longueur et en inclinaison de dossier. Ils sont lavables et ont l'aspect du cuir.

"La cabine confort" est une version plus simple.

Cette cabine agréablement aménagée, de finition soignée, est livrée en une seule teinte : gris rosé.



châssis et transmission robustes



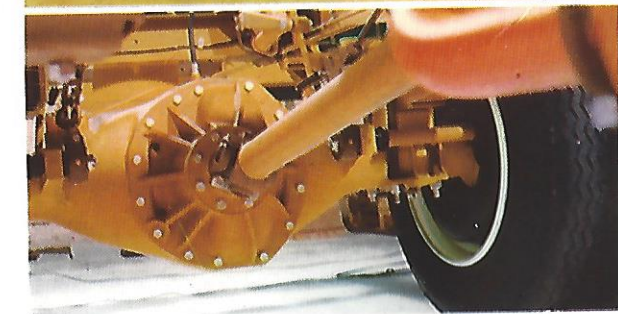
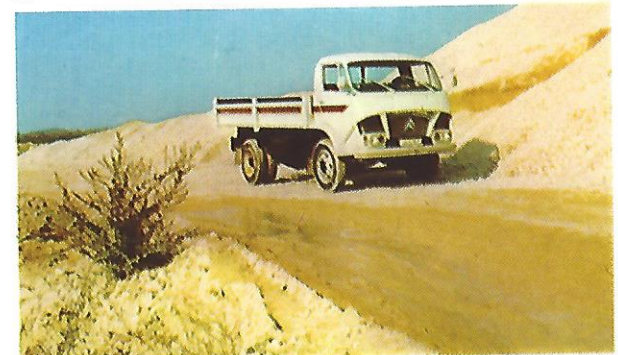
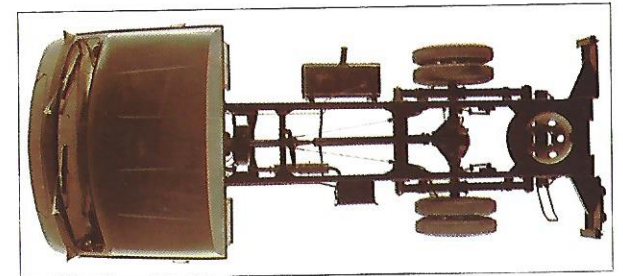
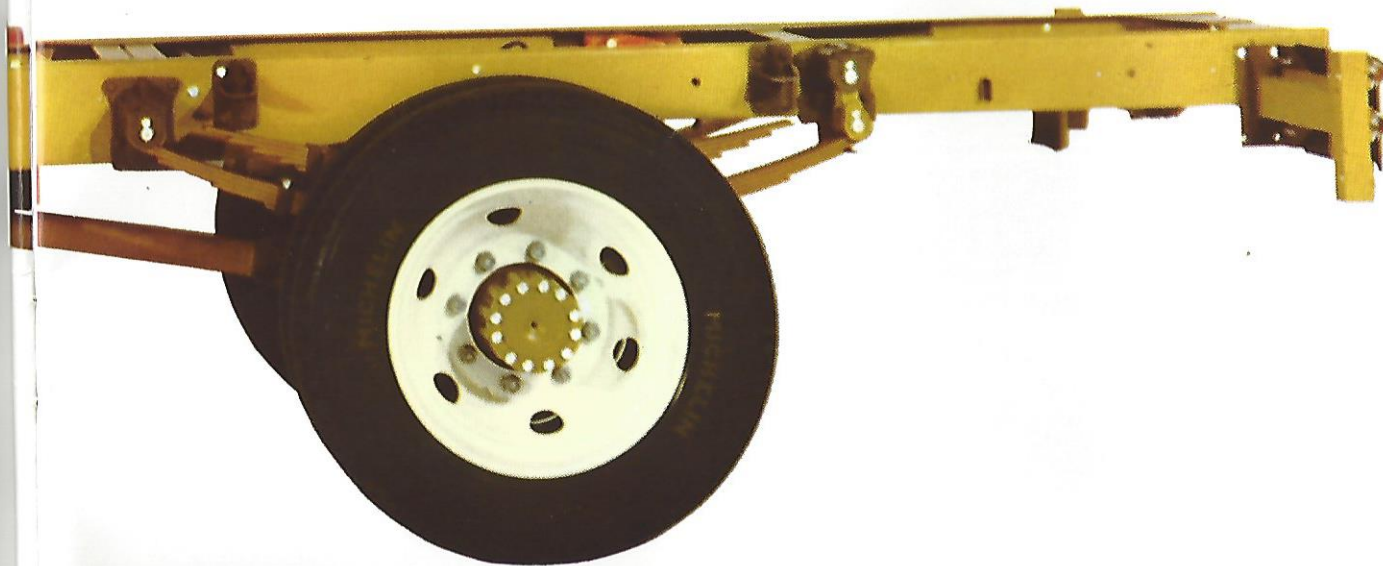
| Boîtes de vitesses : | | 1 ^{re} | 2 ^e | 3 ^e | 4 ^e | 5 ^e | AR | La boîte à 30 % permet d'effectuer les travaux exceptionnels : carrières, chantiers, etc... |
|-------------------------------|--------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------|---|
| 350 370 450 | Boîte "25 %" | 0,166 | 0,333 | 0,617 | I | | 0,145 | |
| | Boîte "30 %" | 0,135 | 0,289 | 0,617 | I | | 0,145 | |
| 600, 700, 800 tracteur 700 | | 0,136 | 0,238 | 0,392 | 0,659 | I | 0,139 | |

la boîte de vitesses peut recevoir une prise de force pour animer treuils, bennes, chargeurs, servitudes hydrauliques, etc...

La résistance à l'effort de tous les organes a été largement calculée ; châssis et transmission ont été dimensionnés afin de surmonter toutes les difficultés des terrains tropicaux et métropolitains.

Le châssis est absolument plat, ce qui

facilite la pose des carrosseries. Ses longerons et ses traverses sont reliés par de larges équerres qui renforcent sa robustesse. L'embrayage est très progressif ; la commande hydraulique augmente la douceur de fonctionnement.

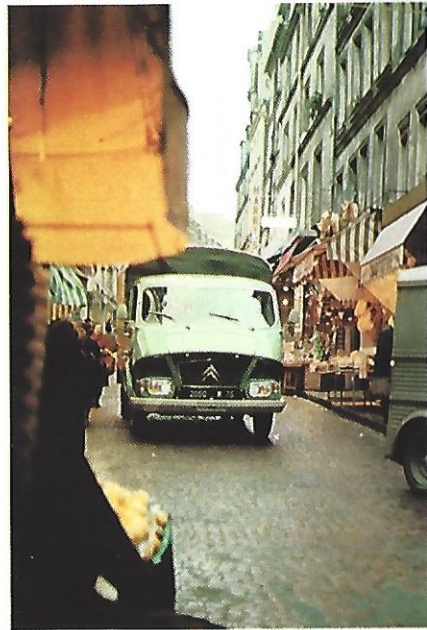


SUSPENSION NOUVELLE ET MEILLEURE TENUE DE ROUTE

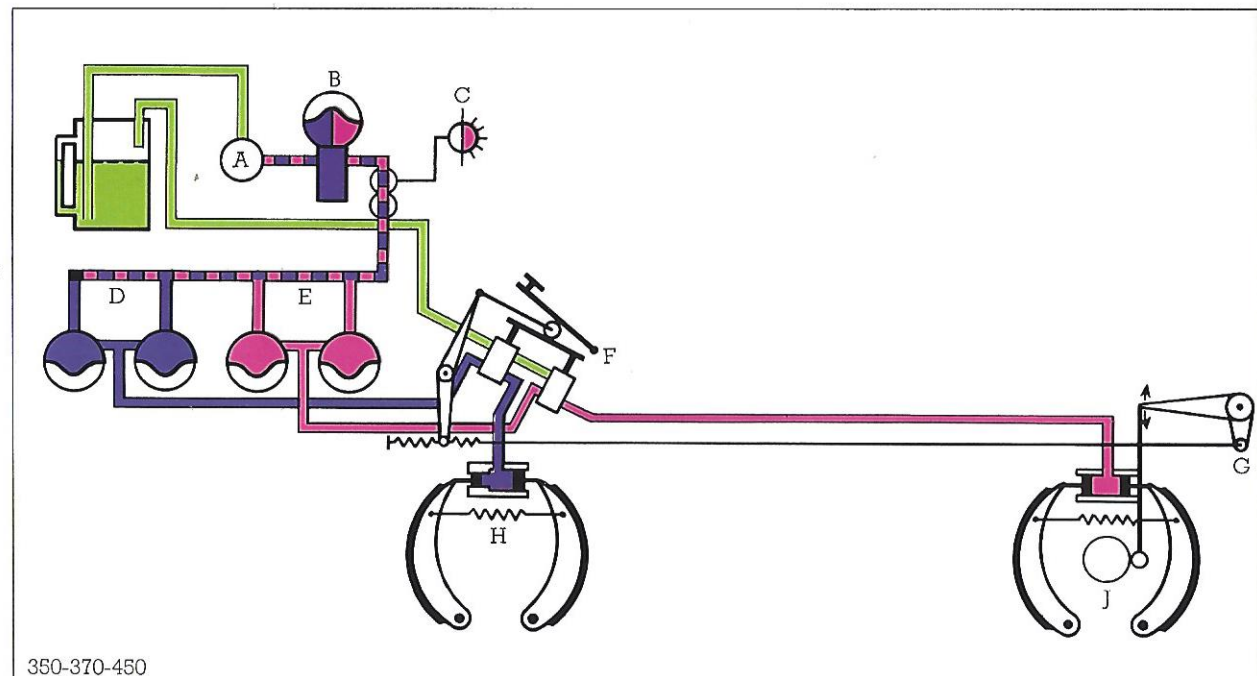
Suspension et tenue de route sont des domaines où Citroën a toujours dominé ; la nouvelle suspension de ses camions est une solution neuve, mais mille fois testée. Elle est assurée à l'avant par des ressorts à lames semi-elliptiques et à l'arrière par des ressorts à lames semi-elliptiques auxquelles s'ajoutent des ressorts compensateurs. Des amortisseurs efficaces assurent une parfaite stabilité du chargement (qualité essentielle pour les brasseurs ou les laitiers par exemple). Pour les Citroën 450, 600, 700, 800 et le tracteur 700, une amélioration sensible réside dans l'excellent contrôle de cette suspension par des amortisseurs à action variable en fonction de la charge. Un levier relié au châssis modifie l'effort de l'amortisseur et conditionne le comportement de la suspension. Cette nouvelle suspension et le freinage automatiquement réparti dotent les camions Citroën d'une excellente tenue de route, à vide comme en charge.

| TYPES | SÉRIE | OPTIONS | | | | |
|--------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|--|------------------|
| | | Chantier | Route | Chantier | Ville et petites roues | Chemins |
| 350-370 | 6,50-20 XSC | 6,50-20 XYSC | 7,00-20 XSC | 7,00-20 XYSC | 7-19,5 XSC * | |
| 450 | 7,00-20 XSC | 7,00-20 XYSC | | | 8-19,5 XSC * | 8-19,5 * XYSC |
| 600-700 | 9-22,5 XSC | 9-22,5 XYSC | 10-22,5 XSC | 10-22,5 XYSC | * livrés sur plateau et châssis cabine | |
| Tracteur 700 | 9-22,5 XSC | 9-22,5 XYSC | 10-22,5 XSC | 10-22,5 XYSC | | |
| 800 | 10-22,5 XSC | 10-22,5 XYSC | | | | |





- A - pompe haute pression
- B - accumulateur principal :
conjoncteur disjoncteur
- C - indicateur de pression de frein
- D - accumulateurs secondaires
du circuit AV
- E - accumulateurs secondaires
du circuit AR *
- F - répartiteur de freinage sous
le pédalier
- G - commande du répartiteur de
freinage en fonction de la charge
sur l'essieu AR
- H - mâchoires de frein AV
- J - mâchoires de frein AR



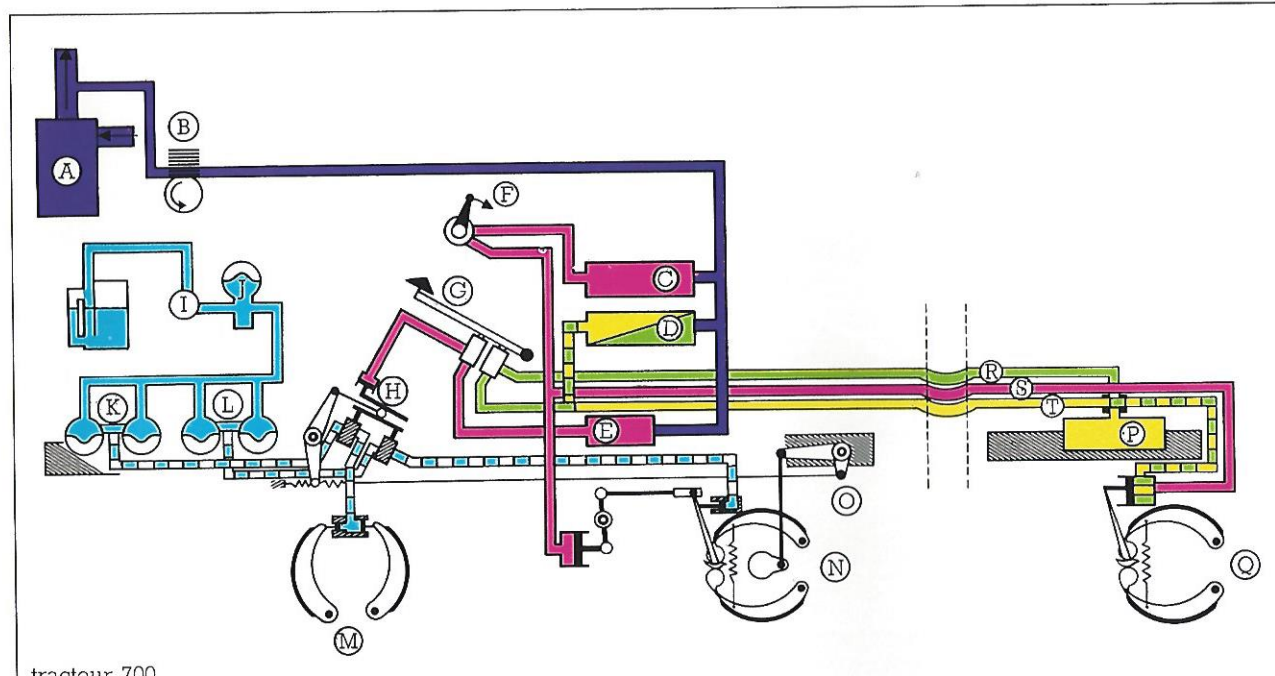
* sur 350 et 370 l seul accumulateur A

un freinage du type ds

Une utilisation plus intensive et l'augmentation des charges nécessitent un freinage plus efficace et plus sûr. Citroën a choisi le freinage du type DS, système déjà longuement éprouvé. Il est assisté et automatiquement réparti entre l'avant et l'arrière en fonction des variations de la charge.

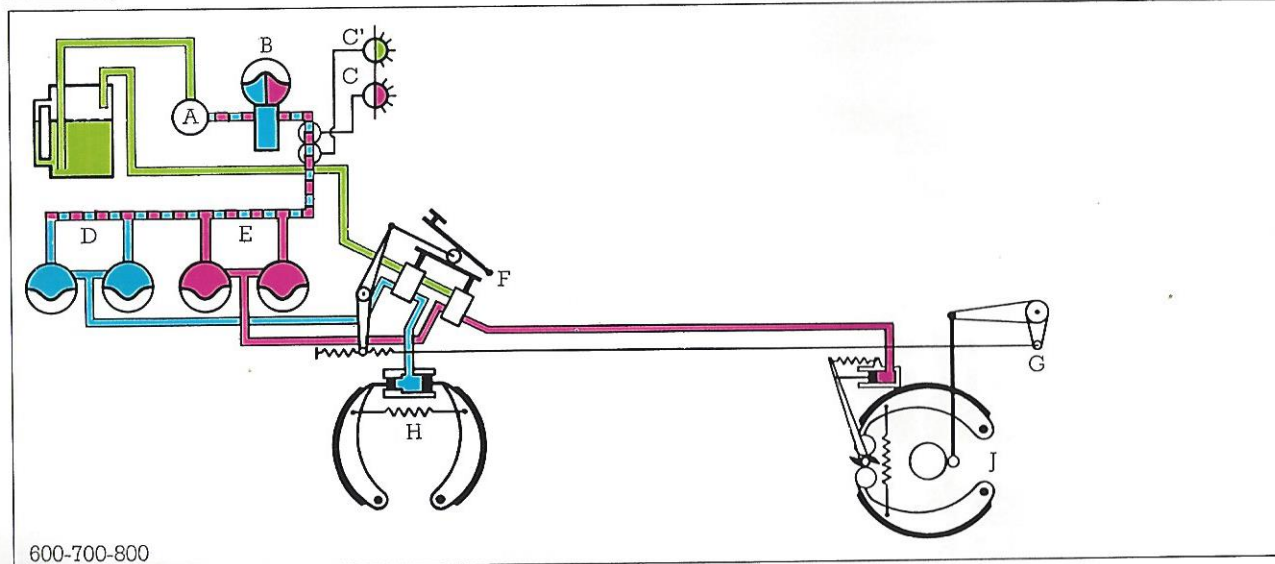
Les positions respectives de la pédale d'accélérateur et du champignon de frein placé plus bas raccourcissent le geste du conducteur, donc la distance

de freinage. Il existe en outre diverses sécurités qui font la supériorité de ces camions : accumulateur haute pression qui constitue une importante réserve de coups de frein, 2 circuits hydrauliques indépendants, témoin lumineux de la baisse de pression, grande surface des garnitures de freins, tambours munis d'ailettes de refroidissement, etc... Pour les 600, 700, 800 et tracteur : témoin lumineux prévenant de l'usure des garnitures de frein.



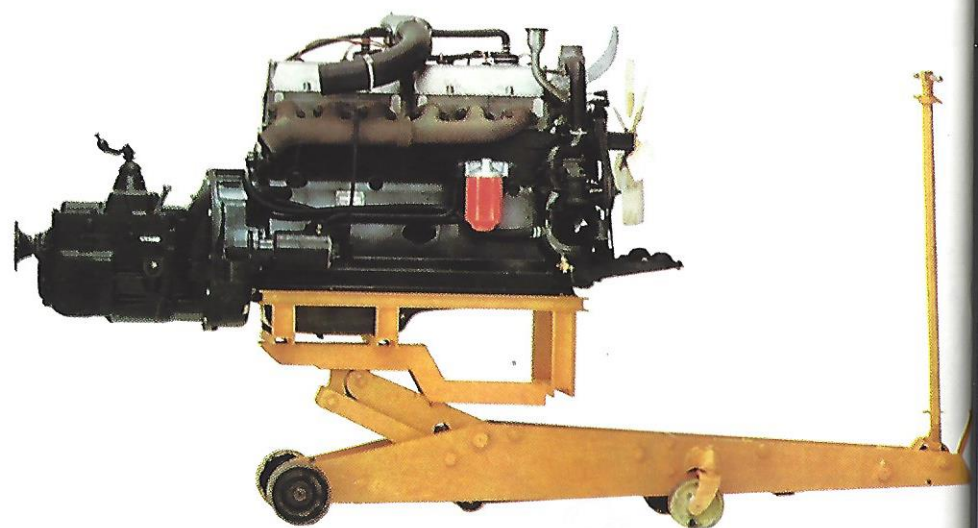
tracteur 700

- A - filtre à air moteur
- B - compresseur d'air
- C - réservoir air secours
- D - réservoir air principal
- E - réservoir air cde tracteur
- F - cde à main : frein de secours
- G - pédale de frein
- H - répartiteur frein tracteur
- I - pompe à huile HP
- J - conjoncteur disjoncteur
- K - accu secondaire AV
- L - accu secondaire AR
- M - mâchoires de frein AV
- N - mâchoires de frein AR
- O - commande de répartiteur
- P - réservoir cde automat.
- Q - essieu semi-remorque
- R - commande directe
- S - commande de secours
- T - commande automatique

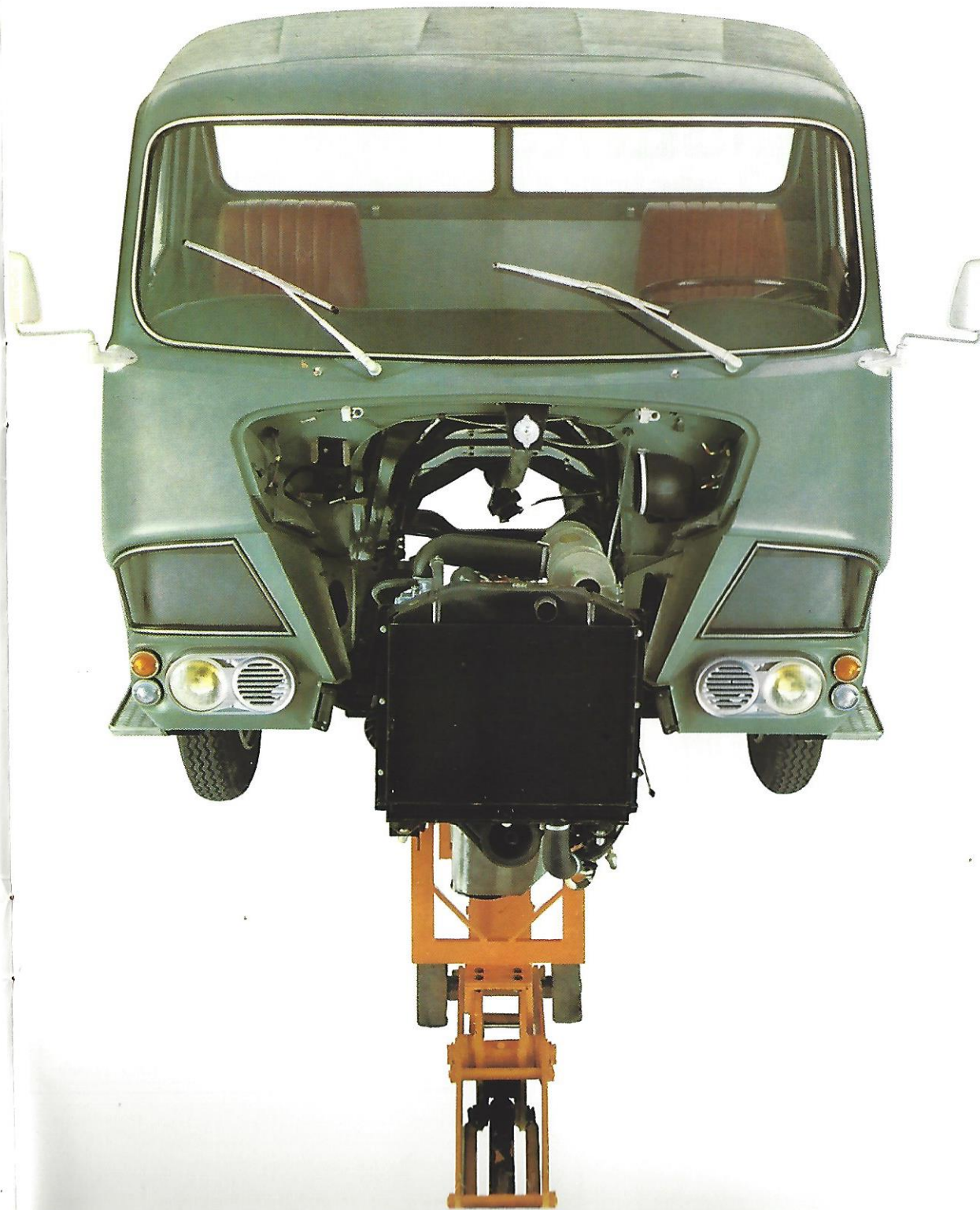


600-700-800

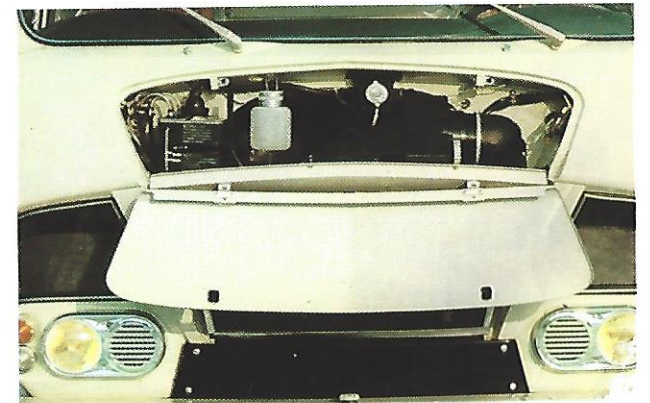
- A - pompe haute pression
- B - accumulateur principal :
conjoncteur disjoncteur
- C - indicateur de pression de frein
- C' - indicateur d'usure des
garnitures de frein
- D - accumulateurs secondaires
du circuit AV
- E - accumulateurs secondaires
du circuit AR
- F - répartiteur de freinage
sous le pédalier
- G - commande du répartiteur de
freinage en fonction de la
charge sur l'essieu AR
- H - mâchoires de frein AV
- J - mâchoires de frein AR



**facilité de l'entretien
et des réparations**



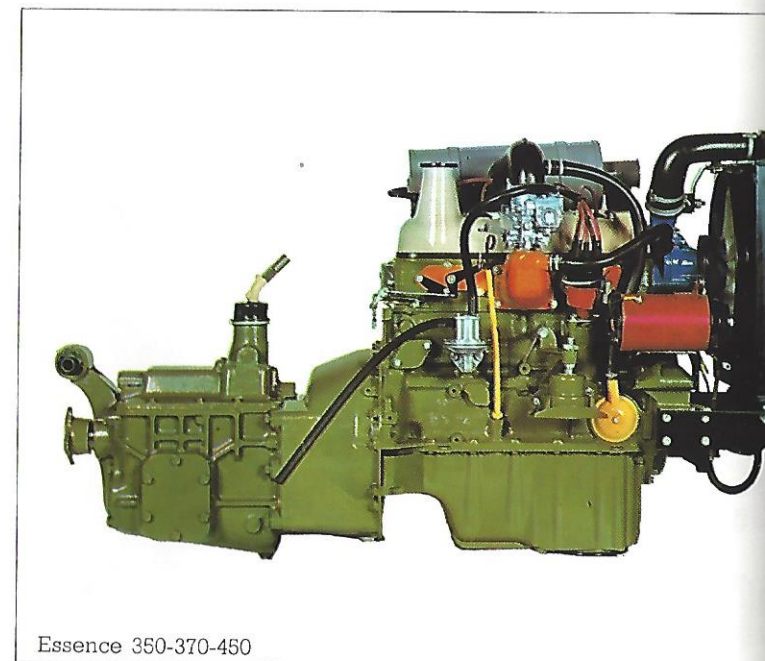
L'accessibilité immédiate des organes mécaniques permet un entretien aisé des camions, donc une durée d'immobilisation réduite. La dépose du moteur s'effectue par l'avant et sans démontage de la cabine, ni de l'essieu avant, sans même l'emploi d'une fosse. Il en est de même pour la dépose de la boîte de vitesse. Une trappe dans le plancher donne accès à la commande de l'embrayage, au dispositif de commande des freins et au boîtier de direction. Aucune mécanique n'est emprisonnée.

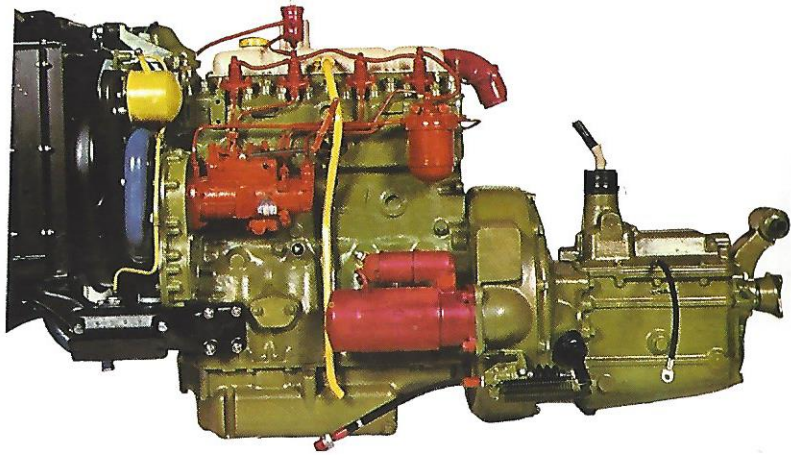


Cinq moteurs puissants

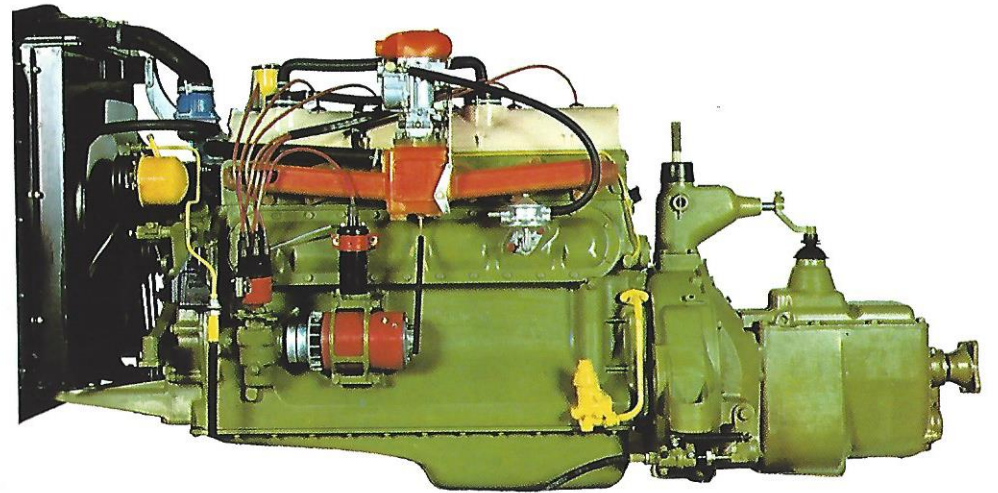
| 3 MOTEURS | ESSENCE | DIESEL PERKINS | DIESEL MAN. |
|------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Sur châssis | 350-370-450 | 350-370-450 | 350 |
| Nombre de cylindres | 4 | 4 | 4 |
| Cylindrée | 2,176 l. | 3,860 l. | 4,690 l. |
| Alésage et course | 90 x 85,5 | 98,4 x 127 | 108 x 128 |
| Rapport Volumétrique | 8 | 16 | 18 |
| Puissance | 82 ch. à 5000 tr/mn | 80 ch. à 2800 tr/mn | 76,5 ch. à 2500 tr/mn |
| Couple | 16,2 m/kg à 2500 tr/mn | 25,5 m/kg à 1500 tr/mn | 26,6 m/kg à 1500 tr/mn |
| Batterie | 55 A/h CEI - 12 V | 160 A/h CEI - 12 V | 160 A/h CEI - 12 V |
| Réservoir de carburant | 70 l. | 70 l. | 70 l. |

| 2 MOTEURS | ESSENCE | | DIESEL | |
|------------------------|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | 600 | 700-800 tracteur 700 | 600 | 700-800 tracteur 700 |
| Nombre de cylindres | 6 | | 6 | |
| Cylindrée | 5,183 l. | | 5,607 l. | |
| Alésage et course | 100 x 110 | | 104 x 110 | |
| Rapport volumétrique | 6,9 | | 19 | |
| Puissance | 118 ch. à 2500 tr/mn | 134 ch. à 2750 tr/mn | 103 ch. à 2500 tr/mn | 108 ch. à 2750 tr/mn |
| Couple | 36,5 m/kg à 1500 tr/mn | 37,9 m/kg à 1250 tr/mn | 32,5 m/kg à 1500 tr/mn | 32,5 m/kg à 1500 tr/mn |
| Batterie | 112 A/h CEI - 12 V | | 192 A/h CEI - 12 V | |
| Réservoir de carburant | Sur camion : 100 litres ; en option 150 litres. Sur tracteur : 135 litres. | | | |

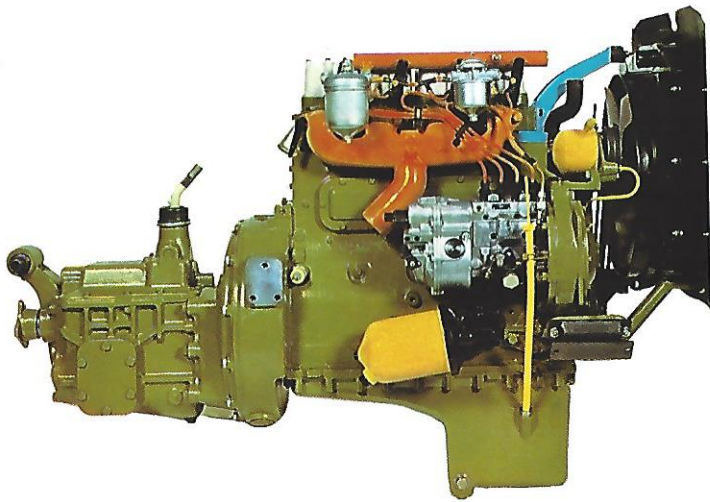




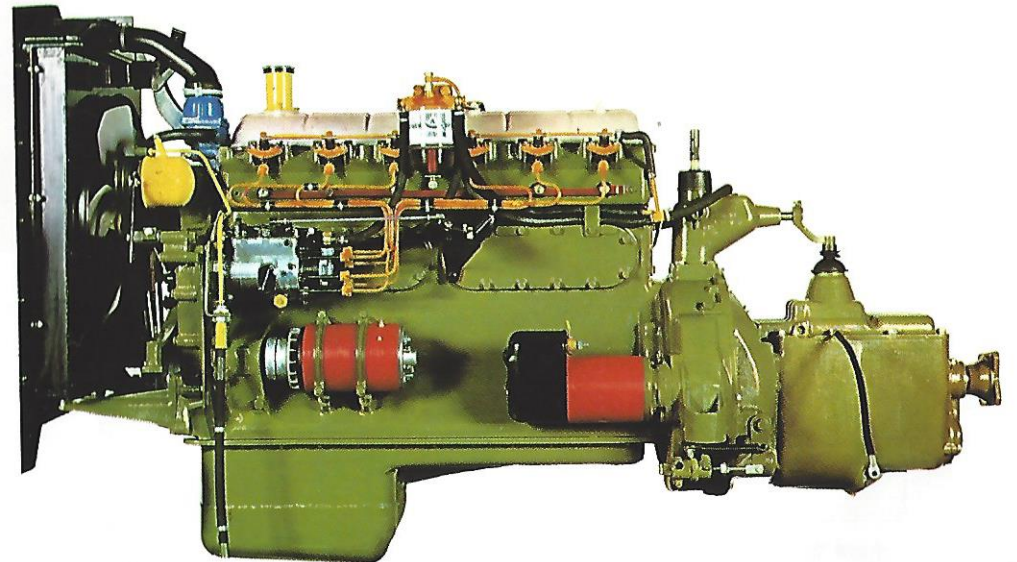
Diesel Perkins 350-370-450



Essence 600-700 tracteur 700



Diesel MAN 350-450



Diesel 600-700-800 tracteur 700