



CITROËN 1000  CITROËN 1600

**nouvelle  
suspension**

# **CITROËN 1000 ET 1600 "NOUVELLE SUSPENSION"**

En 1970, les Citroën 1000 et 1600  
renforcent leur supériorité  
grâce à leur nouvelle suspension.

Les barres de torsion ont subi une trempe spéciale  
à haute fréquence  
qui les rend plus souples et plus résistantes.

À l'avant, elles sont plus longues  
et leur diamètre a été réduit :  
la flexibilité est augmentée de 52 %.

À l'arrière, les bras de suspension ont été allongés :  
la flexibilité est augmentée de 75 %.

Les quatre amortisseurs  
double effet sont d'un type nouveau.

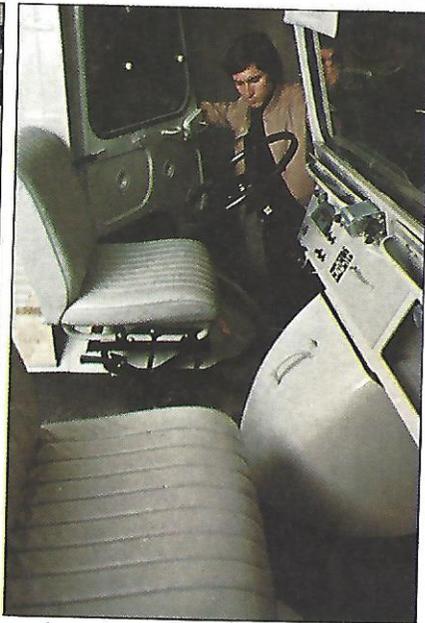
Cette nouvelle suspension améliore deux qualités  
fondamentales des Citroën 1000 et 1600 :  
le transport et le confort.

D'autres transformations vont dans le même sens :  
sièges Club direction adoucie, vitesse 102 km/h.

Etre adaptés aux conditions de travail  
des chauffeurs et aux besoins des transporteurs,  
c'est la vocation des Citroën 1000 et 1600.

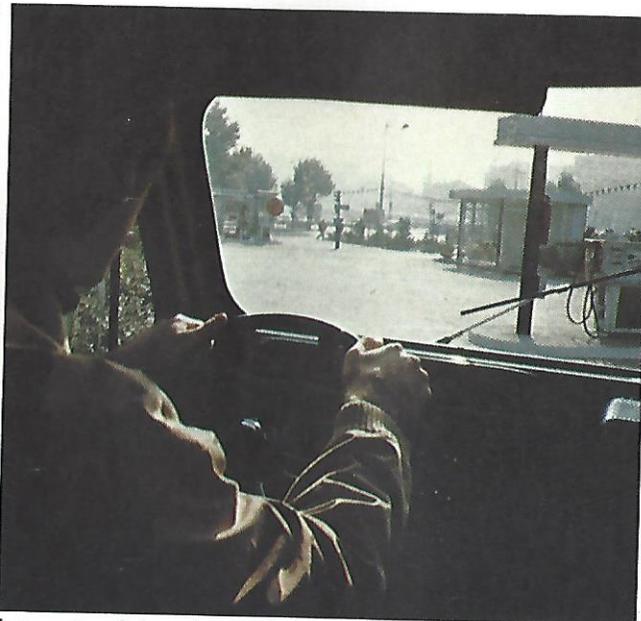
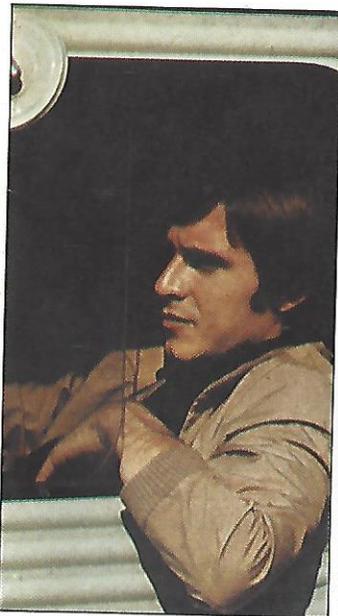
# UNE JOURNÉE BIEN REMPLIE

où l'on voit un Citroën 1600 en pleine action battre tous les records de vitesse, volume utile, souplesse, puissance, économie, confort.



Muriel, la standardiste de CITROËN 1000, reçoit l'appel pressant de M. Laugier, antiquaire dans le 7<sup>e</sup> arrondissement : « J'ai besoin de deux breaks DS immédiatement pour transporter plusieurs statues très fragiles dans la banlieue ouest ».

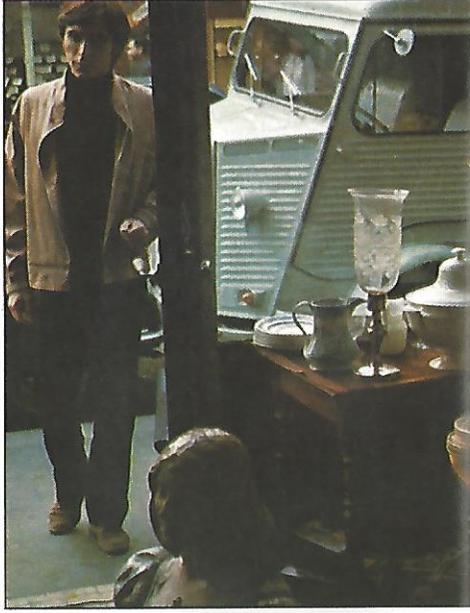
« Un seul Citroën 1600 vous conviendra, Monsieur », répond Muriel, « sa **nouvelle suspension** le rend aussi confortable que n'importe quel break, je vous l'envoie de suite ». Roland, le chauffeur, s'installe dans la cabine. Il met en marche.



Le réservoir est quasiment vide. Le plein (60 litres) suffira largement, même si en fin de journée, le compteur des kilomètres a grimpé de 400 unités. Ce 1600 a un moteur « 11 cv » qui fait 56 ch à 4100 tr/mn. L'année dernière, Roland conduisait

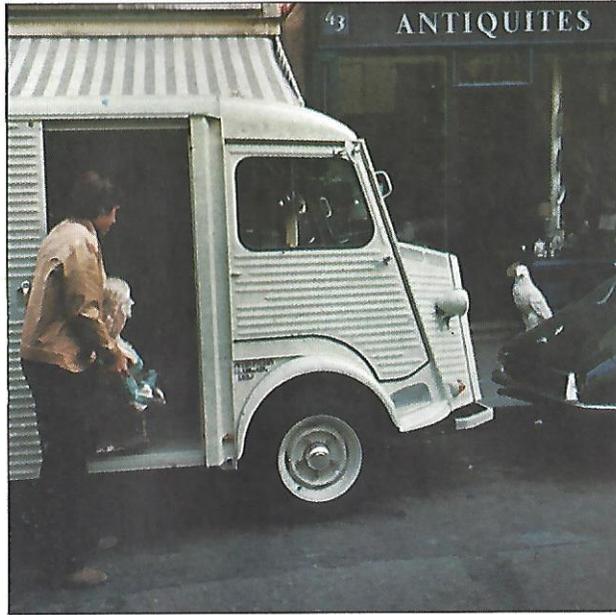
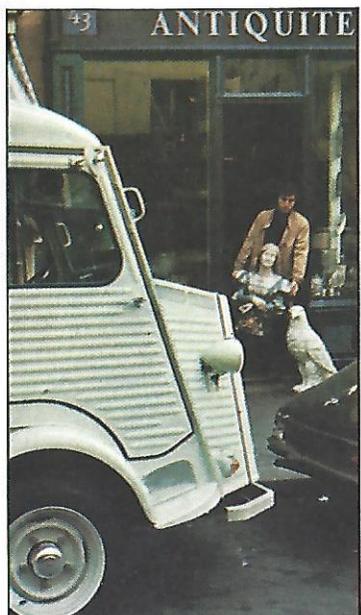


un 1600 à moteur Diesel « 88 » (4 cylindres, vilebrequin à 5 paliers donnant un équilibrage parfait et éliminant toute vibration) parce qu'il était affecté aux longs parcours en province. Cette année, il est responsable des transports en ville et en ban-



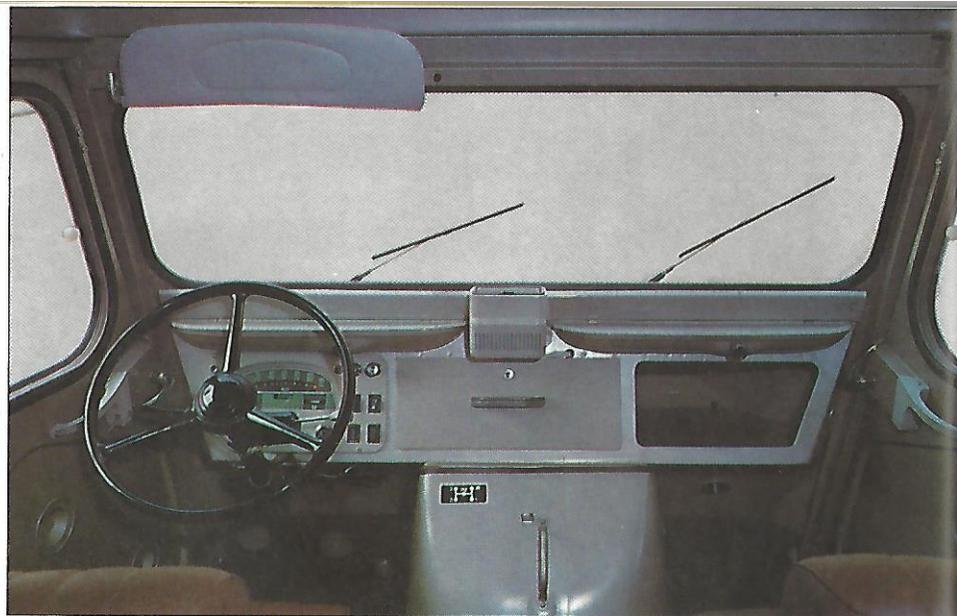
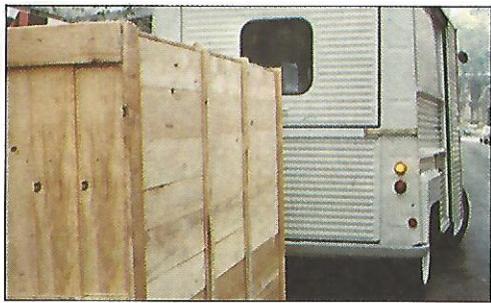
lieu. Depuis une semaine il conduit un Citroën 1600; il apprécie particulièrement une de ses nouveautés : les **sièges Club**. Un véhicule utilitaire ne doit pas seulement être adapté aux produits à transporter, mais aussi aux conditions de travail du

chauffeur livreur. 300 ou 400 kilomètres par jour, cela se sent. Être bien assis au volant, c'est une nécessité. Mais il faut aussi assez de place pour étendre les jambes, et des fenêtres de portières assez larges et assez basses.



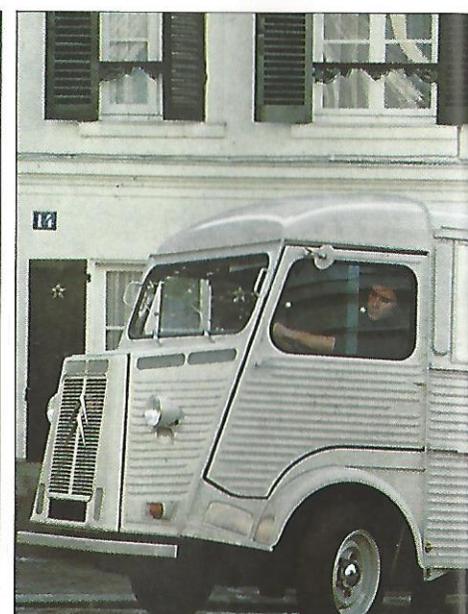
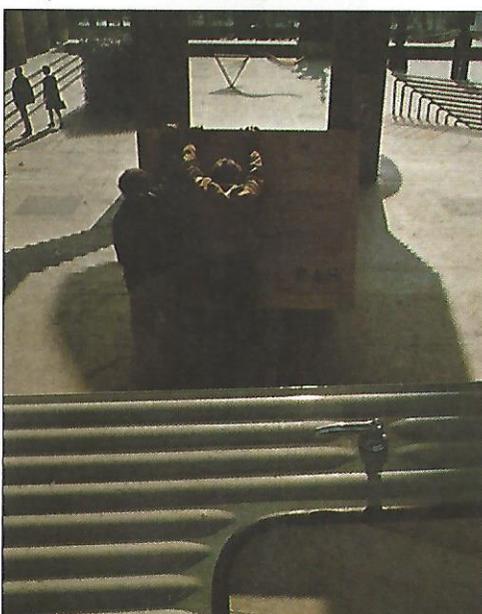
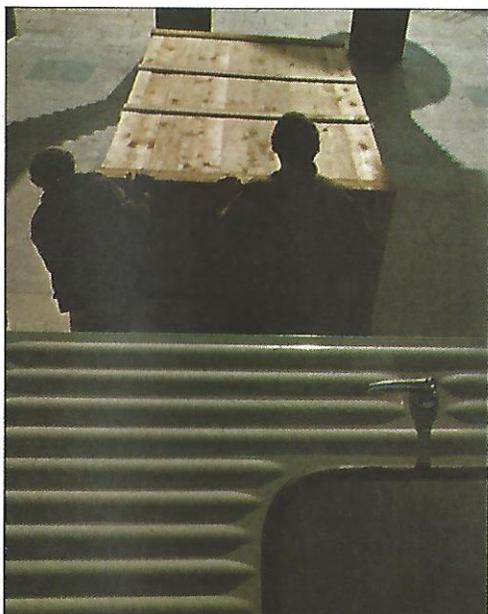
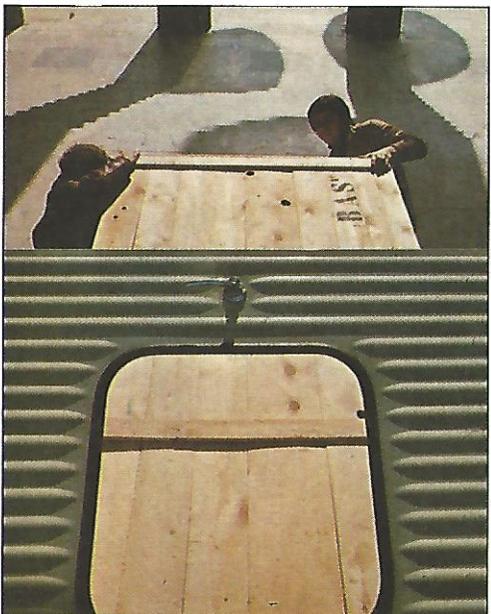
M. Laugier s'inquiète : « Vous êtes bien sûr que les statues ne risquent rien au cours du transport ? Les rues ne sont pas bien pavées sur votre itinéraire ». Roland le rassure : « Il n'y a aucun problème de ce côté, dit-il, la nouvelle suspension du 1600

est vraiment formidable; on ne sent plus du tout les cahots. Roland s'est garé entre deux voitures. Il n'y a pas assez de place pour ouvrir les portes arrière. Aucune importance. Roland charge les statuettes par la porte latérale.



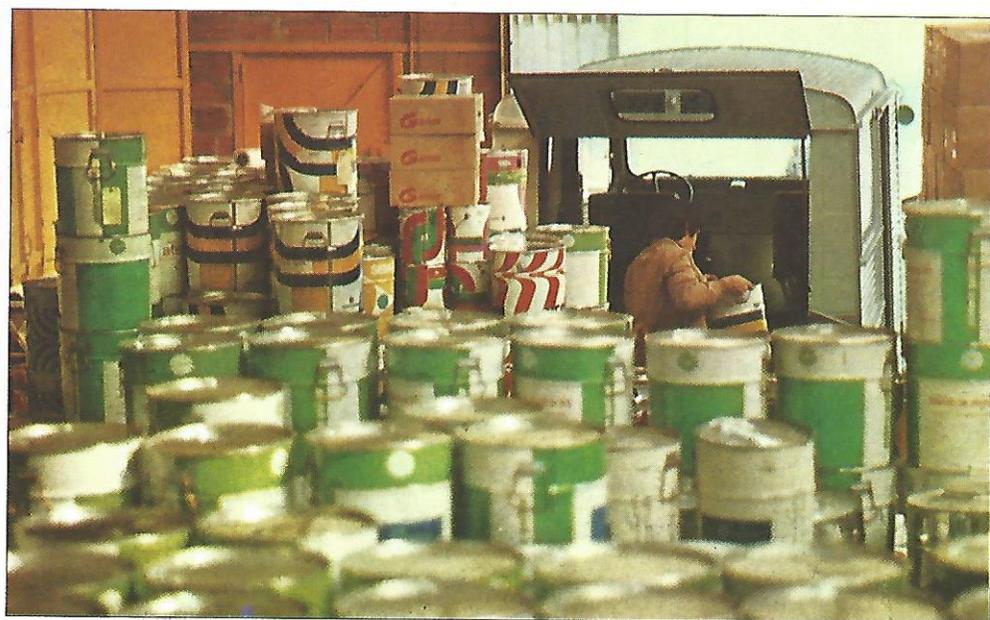
Roland et Alain poussent la caisse à l'intérieur de la fourgonnette. Elle est rentrée facilement, remplissant au cm<sup>3</sup> près le volume utile du 1600. Au cours du trajet, Roland montre à Alain les détails qui font

du Citroën 1600, le véhicule utilitaire, le mieux adapté à fois à tous les chargements, et à tous ses utilisateurs: « La cabine est vraiment bien installée, constate Alain, les accessoires sont bien lisibles sur le tableau de bord, et là, c'est



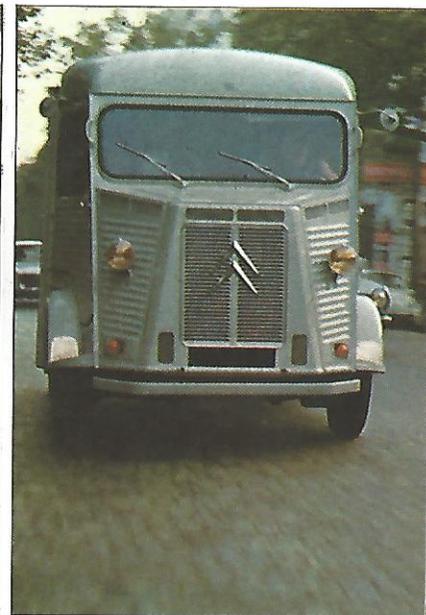
tiroir fourre-tout? — « Oui, c'est très pratique, et puis, regarde, les prises d'air de la climatisation sont réglables en débit et en direction, tout est à portée de ma main, même quand je suis assis au fond de mon siège ». En débarquant

la caisse Roland lui explique que les surfaces intérieures sont rigoureusement planes et que tout est à l'équerre (angles et ouvertures). Le plancher est absolument plat, sans différence de niveau; pas de roue de secours encombrante, (celle-ci



parfaitement protégée, se trouve en effet dans un coffre qui s'ouvre de l'extérieur). Après avoir déjeuné Roland doit livrer 1500 kg de peinture dans un immeuble en construction du 13<sup>e</sup> arrondissement.

Le client prévient Muriel : « Je ne pourrai pas aider votre livreur, car je suis très occupé, mais les pots sont sur le trottoir. En arrivant Roland constate qu'il n'a pas beaucoup de place pour se garer entre l'amoncellement de pots de peinture et



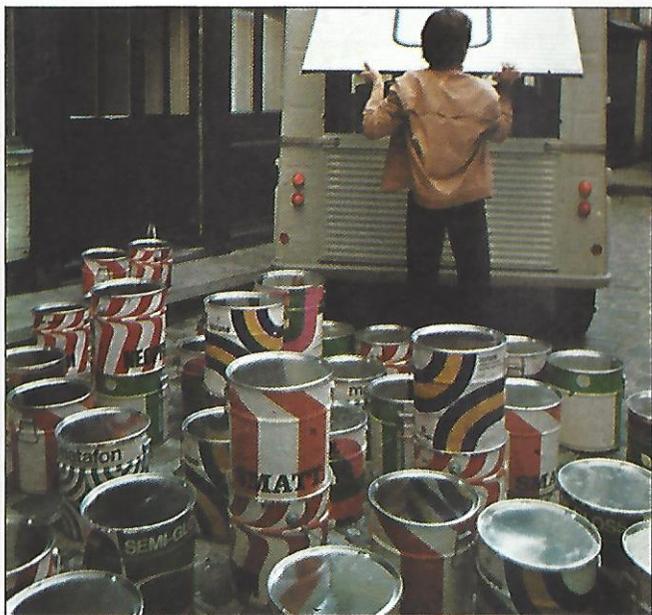
la voiture qui est stationnée quelques mètres devant. Roland est un expert des créneaux, malgré une place restreinte, il parque le « 1600 » en deux manœuvres. Il faut dire cependant, que le rayon de braquage (5,60 m) et la forme de

l'avant du 1600, lui facilitent beaucoup la tâche. Les pots sont tellement nombreux que Roland se demande s'il ne va pas devoir effectuer deux voyages. Mais non, le 1600 possède d'étonnantes possibilités de remplissage. Au-



*un coin n'est perdu. Avec facilité, Roland remplit le « 1600 » jusqu'au pavillon. Le camion ne risque pas de se déformer. Quelle que soit sa charge, quel que soit son âge, le « 1600 » conserve toujours son exceptionnelle rigidité; elle est due à*

*une technique particulière de construction : le châssis intégré. Hier, un ami de Roland, Monsieur Martinon, concessionnaire Citroën de son quartier, lui a expliqué toutes les possibilités d'aménagement du « 1600 » — « C'est justement grâce*



*cette rigidité que le Citroën est le véhicule le plus facilement transformable à partir des modèles de série, c'est véritablement un camion extensible. On peut facilement l'allonger, le surélever. Tout a été prévu pour qu'il puisse recevoir rayon-*

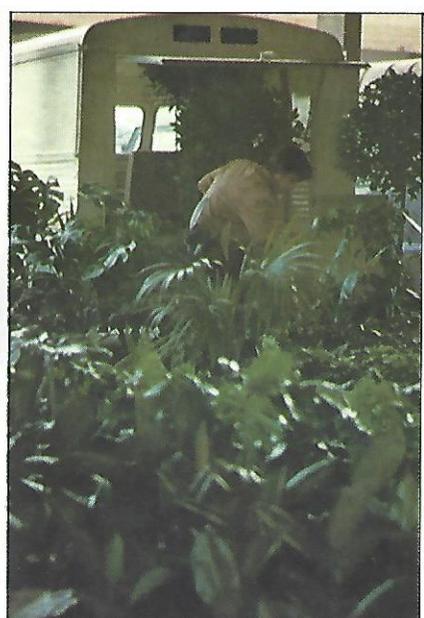
*nages et cloisonnements. On peut en faire un camion magasin avec vitrines, un camion isotherme ou simplement isolé. Il convient vraiment pour tous les métiers, ajoutait M. Martinon; d'ailleurs, la meilleure preuve de la satisfaction qu'il pro-*



é.  
e  
s  
à

*cure, tu peux la constater facilement, c'est le nombre chaque jour plus important de « 1600 » modifiés en circulation ». La fin de la journée approche. M. Martin, fleuriste, réclame un gros camion pour prendre livraison d'orangers à Rungis :*

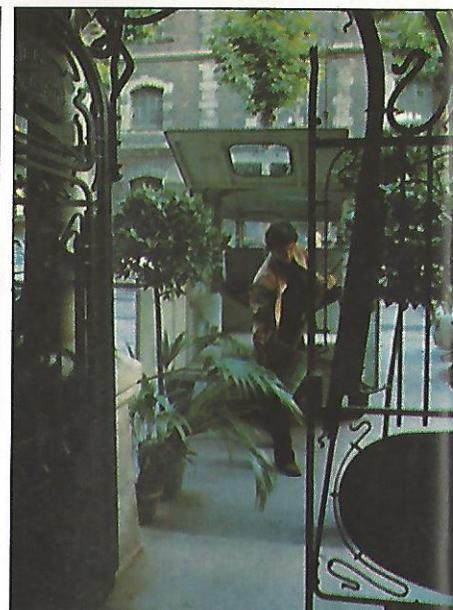
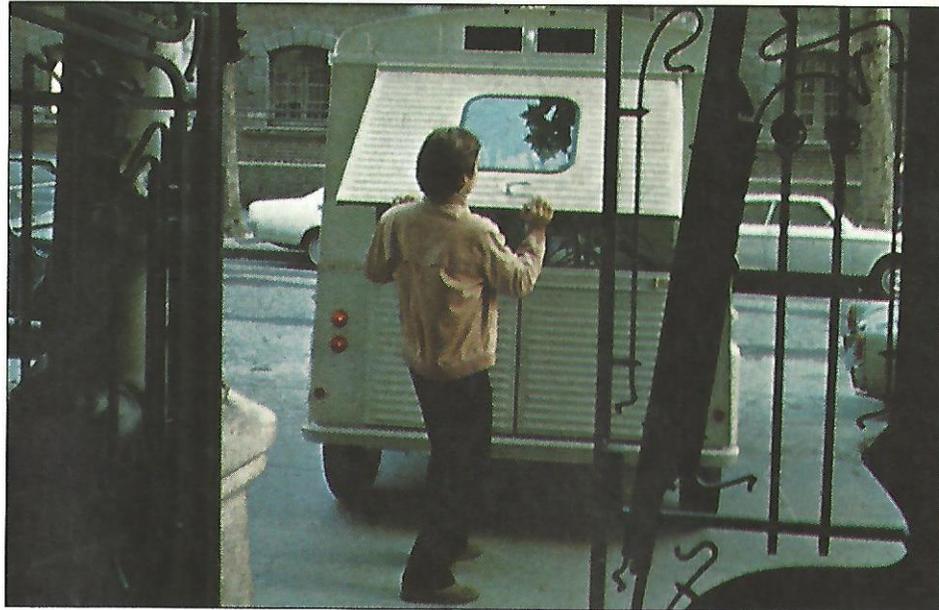
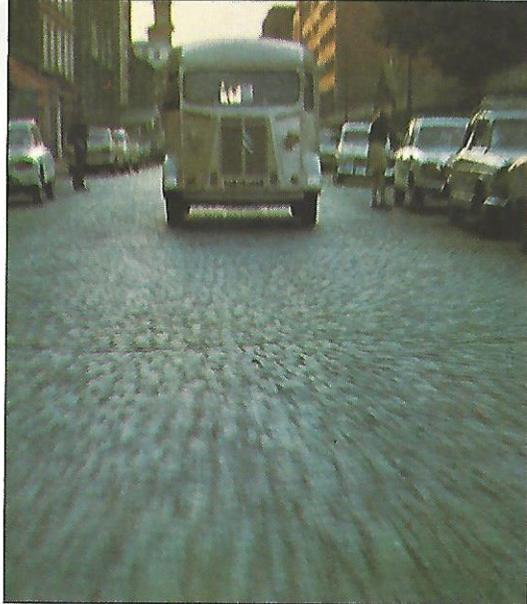
*« Ils font 1,80 m de haut, avez-vous un camion assez grand ? » — « Le Citroën 1600 a une hauteur de 1,82 m, répond Muriel, il conviendra parfaitement. Il sera dans 30 minutes à Rungis ».*



é.  
i-  
o-

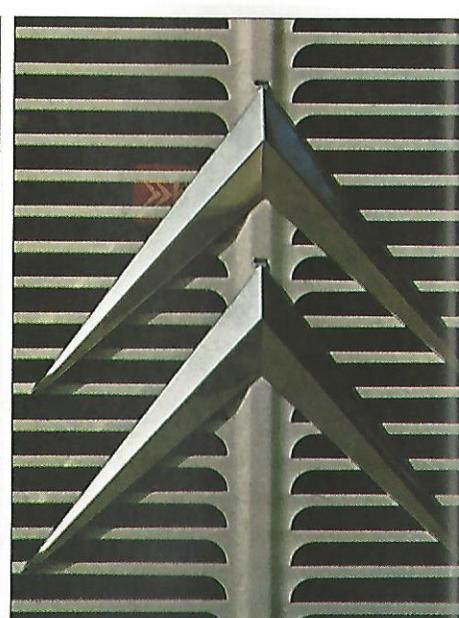
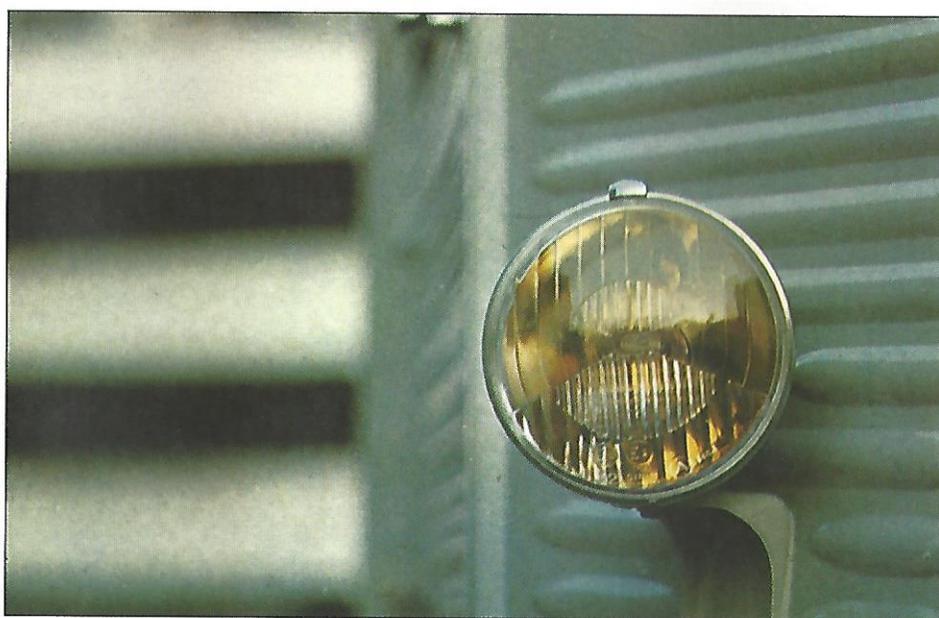
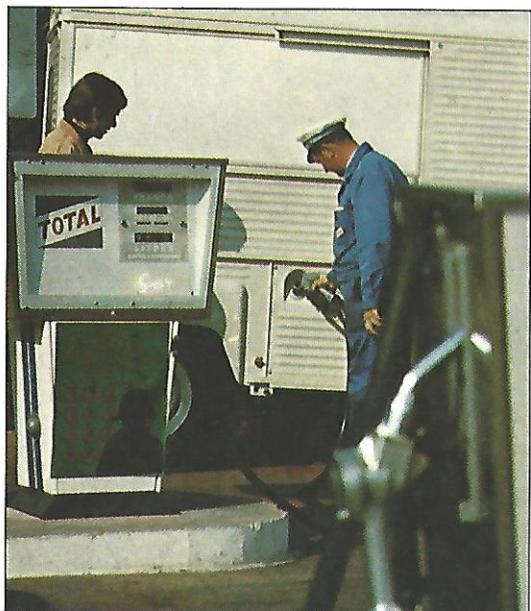
*Le 1600 démarre en trombe. Sur l'autoroute du Sud, Roland pousse son véhicule jusqu'à 105 km/h. Pas de problème : le Citroën 1600 est l'utilitaire le plus rapide de sa catégorie. Voici Rungis. Le pavillon des fleurs.*

*En quelques instants, Roland charge les orangers; le 1600 est un véhicule dans lequel on peut évoluer facilement. Roland pénètre à l'intérieur sans se baisser, sans se contorsionner, aussi simplement que s'il montait une marche; le plancher*



du fourgon n'est en effet qu'à 35 centimètres du sol. M. Martin invite Roland à prendre une bière avant de repartir. « Je suis vraiment désolé, mais j'ai beaucoup de livraisons à faire aujourd'hui ». De nouveau l'autoroute du Sud, puis le

boulevard périphérique. Dans les petites rues du 16<sup>e</sup> arrondissement, Roland conduit tout en souplesse. Le 1600 est aussi à l'aise sur la route qu'en ville. Il se conduit aussi facilement qu'une voiture de tourisme. (« Même plus facile



ment », dit Roland). La journée de Roland est terminée. Une nouvelle fois le plein, pour vérifier la consommation d'essence : 37 litres pour un parcours de plus de 300 kilomètres à Paris et en banlieue. « Il bat tous les records, ton camion »

dit Henri le pompiste. « C'est normal, dit Roland, c'est un Citroën. Ainsi se termine la journée bien remplie d'un Citroën 1600 ; la nouvelle suspension lui a permis de transporter les charges les plus diverses : il est prêt à recommencer dès demain.