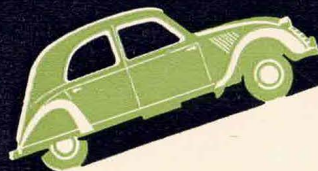


WAAROM RIJD IK EEN **2 cv**





Het gemak dient de mens

Ik kreeg laatst bezoek van mijn bureu. Zo gewoon als dit lijkt was dit niet, want sinds mijn zoontje hun dochttertje aan de vlechten had getrokken, gingen wij niet zo vriendelijk meer met elkaar om. De reden van hun bezoek was echter dat zij een auto wilden kopen en niet wisten welke. Sinds 3 jaren parkeerde ik dag en nacht mijn trouwe 2 CV voor onze deur en ze stapten nu maar over hun boosheid heen om mij eens te vragen hoe mijn auto mij beviel. Ze bestormden me letterlijk met allerlei vragen, zoals: hoe, waarom, hoeveel... en zo meer. Nu moet u weten dat ik een slecht technicus ben en het uitleggen van de voordelen van een bepaald mijn automobiel is nu ook niet nogal tevreden. Toch schenen zij te zijn met mijn enthousiast verhaal over de 2 CV, want sinds dat bezoek groeten wij elkaar weer elke dag. U bent natuurlijk benieuwd te horen wat ik dan wel verteld heb. Ik heb het volgende gezegd:



Een technisch wonder,
zijn tijd vooruit



De ingenieurs, die de 2 CV moesten construeren, stonden voor een allesbehalve gemakkelijke taak. Het ging om een zuinige wagen met alle voordelen van een grote auto en de kilometerprijs van een motorfiets. Gemakkelijk was het niet:

Een auto te ontwikkelen welke binnen een ieders bereik is . waarmee een behoorlijke gemiddelde snelheid kan worden bereikt met vier mensen en 50 kg bagage aan boord . vering, verwarming, ventilatie en de ruimte van binnen aanpassen aan de eisen, die de moderne mens aan een auto stelt, zodat daardoor de auto geschikt zou zijn, op alle wegen en onder alle weersomstandigheden, een maximum prestatie te leveren . zuinigheid mag niet een gebrek aan comfort betekenen . een eigen karakter, dus geen imitatie van een grote auto.

Er werd lang aan gewerkt en veel geëxperimenteerd. Eindelijk kwam de dag waarop de Citroënfabrieken hun eerste Deux chevaux aan het publiek konden tonen.

Dit werd een overweldigend succes. Ik liet mijn bureu nog eens de auto-bladen zien, waarin geestdriftig verklaard werd dat de 2 CV een omwenteling betekent in datgene wat men onder een economische auto mag verstaan: de auto in dienst van iedereen, zowel bij zijn werk als in zijn vrije tijd. De talloze kopers bleken al even enthousiast te zijn, getuige mijn verhaal, en het succes overtrof zelfs de hoogst gestelde verwachtingen. En weet u nu hoe dat komt? Als het een mode-succes was, zou je nog kunnen zeggen: „ieder z'n smaak”. Maar dat was het niet.

Wat het wel was, zult u merken als we zo meteen samen een ritje gaan maken en dan zal ik u ook mijn onkosten eens laten zien. Dan zult u begrijpen dat de 2 CV alles heeft wat u van een moderne auto maar kunt verlangen en..... dat geen enkele andere wagen ter wereld zo zuinig is.



Ruimte voor vier en voor ieder een deur



Voordat wij instapten vroeg ik mijn burens:

Wat eist u ten eerste?

Comfort, antwoordden zij in koor.

Comfort? Tot uw dienst, zei ik.

Vier ruime zitplaatsen, waarbij u uw benen even prettig kunt uitstrekken als in uw zitkamer; en een fauteuils! je zit er voor je plezier in. Vier deuren, voor ieder een privé deur. Probeer het maar, zei ik, u stapt heel gemakkelijk in en uit. Ik houd mijn hoed altijd op bij het instappen en ook als ik zit, er is immers ruimte genoeg.

Mijn burens stonden paf. Ze hadden niet gedacht dat een kleine wagen zo ruim kon zijn. (In aanmerking genomen dat mijn burens nu niet bepaald tot de kleintjes gerekend mogen worden). De 2 CV is gemaakt voor hen die er in moeten zitten, en is als het ware om de passagiers heen gebouwd.

De bagage, wat ik daar mee doe? Kijk maar eens wat een ruimte. Mijn buurvrouw stelde vast, dat ze er zelfs de kinderwagen in kon zetten.

Wat ook prettig is, dat is de vlakke vloer. Vergelijk de ruimte van binnen eens met die van een grote wagen. U zult zien dat deze bijna gelijk zijn.

In Engeland werd daar een heel aardige proef mee genomen. Daar moest nl. een bestuurder van twee meter lengte in een kleine serie-wagen worden ondergebracht. Bij elke wagen die hij probeerde, werden of z'n knieën in z'n maag gedrukt (allesbehalve prettig) of z'n hoofd bleek te veel te zijn. Totdat de 2 CV kwam voorrijden, hij stapte in... en ziedaar, hij zat als een vorst.

Een vering zonder weerga

Maar hoe zit je er in? zei mijn buurvrouw, veert hij goed?

U vraagt het, maar u weet zeker het antwoord al; want wie heeft niet gezien hoe soepel de 2 CV over de wegen rijdt, hobbels en kuilen van de slechtste wegen als het ware negeert en hoe de passagiers van deze oneffenheden praktisch niets merken?

Ja waarlijk, een revolutionaire vering. Een systeem dat zo verbazingwekkend eenvoudig is en zo doeltreffend, dat ik er niet verder over behoef op te scheppen. Trouwens, vraag het maar aan onze dokter, die rijdt ook in een 2 CV. In spoedgevallen (a.s. moeders, pas geopereerden, mensen met verwondingen) neemt hij ze liever mee in zijn 2 CV dan in vele andere wagens. Dat zegt toch genoeg. Mocht u nog niet overtuigd zijn, laten we dan maar eens 500 km rijden. Na zo'n rit moet u mij eerlijk vertellen of u zich moe of stijf voelt. Ik weet uw antwoord al.





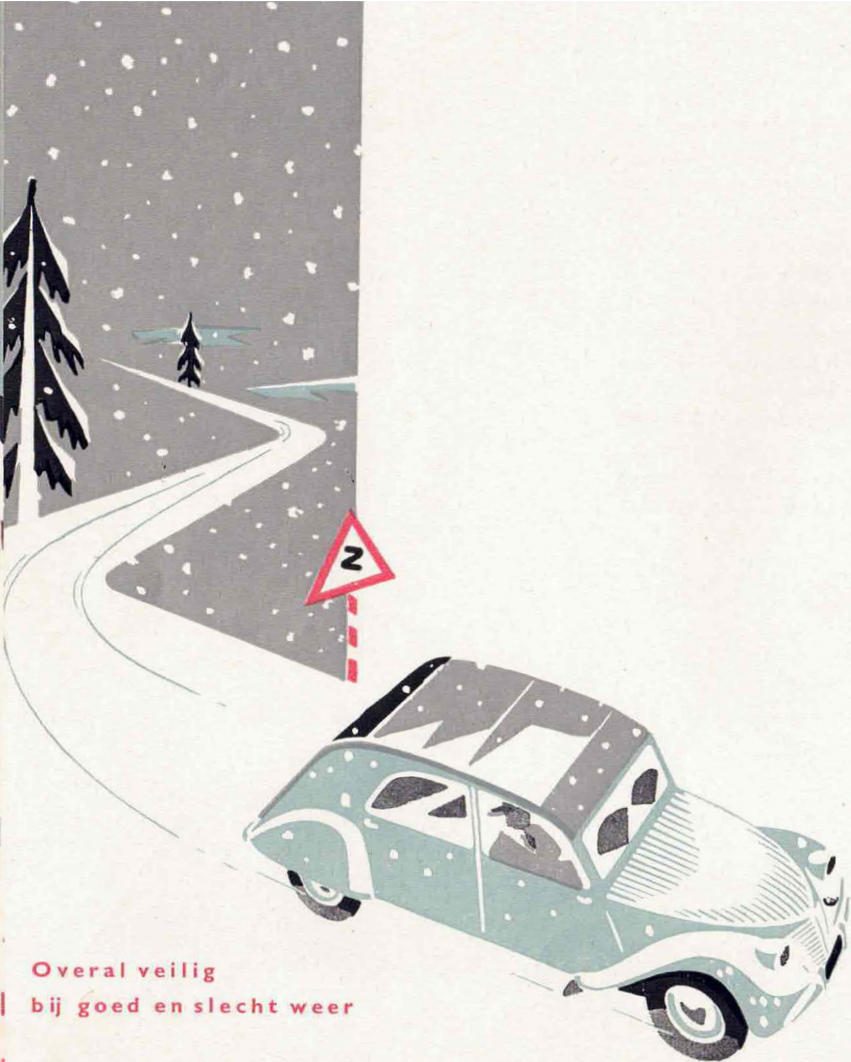
Dat is allemaal goed en wel, zegt hij, maar hoe is het in winter en zomer? O, u bedoelt de verwarming en ventilatie, zei ik. Zoals alles bij de 2 CV is ook hier de oplossing eenvoudig en doelmatig. Kijk, de verwarming. Er is een voor de hand liggende warmtebron, zo technisch ben ik nog wel, en dat is de kleine, luchtgekoelde motor. De buitenlucht wordt met kracht langs de cilinders geblazen en daarna via twee buizen, kijk deze, binnen in de auto geleid. Ziedaar, in de auto zuivere, verwarmde buitenlucht. Bovendien kunt u de verwarming links en rechts (ja, onafhankelijk van elkaar!) regelen. En de ventilatie? Waarom zoudt u een luchtververser zoeken, zei ik tegen mijn buurman, die dat blijkbaar aan het doen was, als de buitenlucht gratis te verkrijgen is? U draait deze knop op het dashboard om, een luchtklep gaat open en u kunt net zoveel frisheid krijgen, als u maar wilt. Niet bang zijn voor wespen en muggen die willen proberen door die luchtklep naar binnen te komen, want dat kan niet. De luchttoevoer wordt gezeefd. Wilt u meer lucht hebben, bijv. op warme dagen, dan opent u het dak. Erg eenvoudig hoor. Twee haken houden het dak gesloten en klemmen het op de carrosserie, zodat er 's winters geen zuchtje tocht door komt. Maakt u de haken los, dan kunt u het dak halverwege of tot de achterrait oprollen. Let maar eens op, zei ik tegen mijn buurvrouw, hoe bruin uw man van de zomer wordt.

Warm in de winter, koel in de zomer

Mijn buurman, die toch meer van auto's afwist dan ik, zei: uit ervaring spreekt u zo uitvoerig over het comfort van de 2 CV. Ik heb er inderdaad veel goeds over horen vertellen. Ik heb echter wel eens in een autotijdschrift gelezen dat een zeer soepele vering ten koste van de wegvastheid gaat. Is deze auto dan wel veilig? Wat de 2 CV betreft is de soepele vering zowel op het comfort van de passagiers als op de wegvastheid van de wagen berekend. De ophanging van de wielen is zodanig, dat deze, ongeacht het wegdek, als het ware aan de weg kleven. Als u daarbij dan nog denkt aan de voordelen van de voorwielaandrijving, dan bent u inderdaad volkomen gerust. Bij bochten merkt u dat goed: de voorwielen „trekken” de 2 CV als het ware er door: veilig en secuur! En de remmen? Probeert u ze maar eens. Uw wagen zal zo snel stoppen dat u de meest onverwachte verrassingen waarvoor u komt te staan, niet behoeft te vrezen. Zodra u remt, zal uw 2 CV zich op de grond werpen als een panter, die net zijn sprong heeft gemaakt, secuur en soepel; hij zal niet slippen of slingeren, u zult hem steeds in uw macht hebben.

De Citroën wegligging en machtige remmen





Overal veilig
bij goed en slecht weer

Het is wel aardig u eens een paar bewijzen van z'n wegvastheid te geven. Tijdens de winterrallyes classificeerde de 2 CV zich als no. 1 in Oostenrijk en vooraan in het algemeen klassement in Zwitserland voor wagens met een veel grotere capaciteit, en zonder zelfs maar van sneeuwkettingen gebruik te maken.

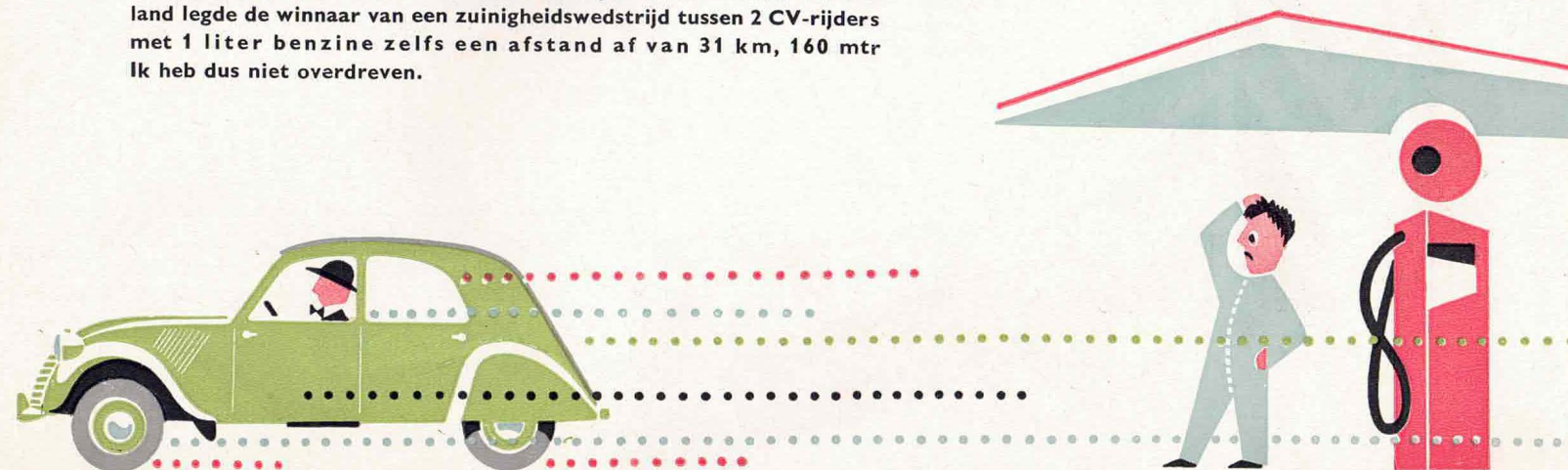
Tegenover de auto's in de 1500 en 2000 cc klasse, maakte de 2 CV dan ook dankbaar gebruik van zijn onbetwistbare voordelen, van wegligging en buitengewone remkracht. In de bergen, waar sneeuw, ijs en ijzel hoogtij vieren, moet men veilig zijn. Met een 2 CV behoefden de deelnemers zich nergens anders om te bekommeren dan... als eerste aan te komen! Op zand- en grintwegen en ook daar waar geen wegen zijn bewijst de wagen dezelfde betrouwbaarheid. Leest u maar het verhaal van de 2 jonge Fransen, die in een 2 CV werelddelen hebben doorkruist! Terwijl de een stuurde kon de ander, gemakkelijk uitgestrekt, van zijn slaap genieten. Zij kwamen door de koudste streken der aarde en door gloeiende woestijnen zonder ook maar iets aan hun wagen te veranderen. De 2 CV is ongetwijfeld geriefelijk, maar verenigt hij zoveel voordelen in zich zonder dat de exploitatiekosten een belemmering behoeven te zijn? Ik moest mijn verhaal dus onderbreken, want mijn buurman brandde blijkbaar van nieuwsgierigheid (of misschien was het zijn portemonnaie). Daar antwoordde ik niet alleen „ja” op, maar ik kon hem zeggen: er is geen wagen ter wereld die zo goedkoop in het gebruik is.

Als we alles bij elkaar tellen: aankoopprijs, onderhoud, benzine, olie, reparatiekosten, belastingen en verzekering, dan is de 2 CV in drie jaar en na 100.000 km bv. (zoveel heb ik er tenminste opzitten) goedkoper dan de goedkoopste andere wagen.

U kunt er tot de helft van de aanschaffingsprijs mee terug verdienen.

Denk eens aan de kleine motor. Het benzineverbruik is zo laag, dat u met 20 liter (de inhoud van het reservoir) ongeveer 400 km kunt afleggen. Daarom bent u al gauw vergeten dat de wagen nog iets anders verbruikt dan frisse lucht en kilometers. Op zijn tocht van Kaapstad via Algiers naar Oslo verbruikte een 2 CV met een 375 cc motor, die een fractie zuiniger was dan het huidige 425 cc-type, over de slechtste wegen en over geweldige trajecten, die in de eerste versnelling moesten worden afgelegd, gemiddeld 4,5 liter per 100 km. Tijdens een rit door bergen en dalen van Zwitserland stelde de Zwitserse automobiellclub officieel een gemiddeld gebruik van 4,4 liter per 100 km vast. In Nederland legde de winnaar van een zuinigheidswedstrijd tussen 2 CV-rijders met 1 liter benzine zelfs een afstand af van 31 km, 160 mtr. Ik heb dus niet overdreven.

De goedkoopste kilometers ter wereld



Ja, maar tijd is ook geld, zei mijn buurman terecht. Hoe snel kan de 2 CV rijden? Weet u, dat de gemiddelde snelheid heel dicht bij de topsnelheid ligt? Op elk traject komt het normale gemiddelde nl. overeen met dat van grote wagens.

Het geheim van deze kleine, zuinige en betrouwbare motor is:

steeds gas op de plank

En hoe klimt hij? vraagt mijn buurman, met het vooruitzicht van een buitenlands reisje. Hierop kon ik met feiten antwoorden. Die wereldreizigers, waarover ik eerder verteld heb, hebben in Bolivia met hun 2 CV het wereld-hoogterecord gehaald. In dit werelddeel, waar alles in records gemeten wordt, was nog geen enkele wagen zo hoog geklommen (en denk niet dat ze het nooit geprobeerd hebben). De 2 CV moest er aan te pas komen om het record van 5420 meter op de Chacaltaya te vestigen! Toch wees ik mijn buurman er nog op, dat, indien hij de steile bergweg van de Cordilleras van de Andes minder vreest dan die van het Alpenmassief, de 2 CV in Oostenrijk tijdens de zomerrallye onder de ogen van de verbaasde jury een helling beklom van 32 %. Kent u de pas van de Forclaz? Ik ben er met gemak overheen gekomen met vier personen in de wagen; een berghelling van 20 % en een bijzonder slechte weg. Onder officiële controle heeft een 2 CV met vier inzittenden de Tour de Suisse volbracht; d.w.z. 1140 km in 23 uur met inbegrip van alle controleposten. De zes voornaamste passen varieerden in hoogte van 1300 m tot 2490 m; het gemiddelde was 49 km per uur, ook weer alle controleposten inbegrepen.

Snel als een ander;
klimt hoger dan wie ook

Onmisbaar bij uw werk;
U rijdt voor uw plezier

Mijn buurvrouw begint onrustig te worden (ik ben er bijna zeker van dat zij de portemonnaie beheert).

Ja, ja, zegt ze. Het is nu wel heel mooi om de Chacharabia te bestijgen... Chacaltaya, verbeter ik geleerd (voordat de 2 CV bestond, kende ik de aardrijkskunde beslist niet).

...maar het is toch niet mogelijk, dat die kleine motor (en als bij alle vrouwen, die over techniek praten, wijlde haar blik in onbestemde verten) ongestraft zoveel krachttoeren verricht. Het is toch maar een kleintje, nietwaar! (Haar blik was teder). Mevrouw, zei ik, ik heb de vorige maand de 100.000 km gepasseerd en wilde weten of dit iets bijzonders was. Maar het is mij gebleken dat vele anderen met mij daar aan toe zijn. Ik heb verschillende andere 2 CV-veteranen gesproken. Zij zouden u net als ik met enthousiasme vertellen over wat die kleine motor waard is. Ik heb toen voorgesteld eens te denken aan een samenkomst van deze 2 CV rijders buiten de stad, want evenals ik, zullen zij ongetwijfeld hun 2 CV gebruiken om een beetje uit de buurt van de steden en de grote wegen te komen. Hoeveel zondagen heb ik zo al niet doorgebracht, behaaglijk zittend op de fauteuils van mijn 2 CV, die wij in het gras hadden neergezet.





En is het rijden gemakkelijk? vroeg zij.

Vraagt u maar eens aan de vele dames die een 2 CV hebben, hoe gemakkelijk zij het vinden. Het rijden wordt u nóg gemakkelijker gemaakt door de half-automatische centrifugaal koppeling, waarmee elke 2 CV personen-auto is uitgerust. Dat is standaard-uitvoering: het kost dus niets extra! Bij het file-rijden of waar u ook moet stoppen en weer wegrijden kunt u er gebruik van maken, u hoeft dus niet te ontkoppelen en daarna weer te koppelen. Het is werkelijk verbazingwekkend. Ik dacht altijd dat dit alleen maar in erg dure auto's werd geleverd.



Ik vergat bijna mijn buurman te vertellen, dat tijdens het rijden de stand van de koplampen geregeld kan worden. Wat een plezier heb ik daar al niet van gehad b.v. in de mist. En het onderhoud? vroeg de echtgenoot.

(Hij zag zichzelf al aan het werk). — Dat is minimaal.

Verscheidene van mijn vrienden, die een 2 CV bezitten, zorgen daar zelf voor. Het is heel eenvoudig, er zijn maar vier smeerpunten. Dat is alles. En ook het schoonmaken van binnen is gemakkelijk. U weet, ik ga nog wel eens jagen. Als ik terugkom, haal ik de banken er uit en met één veeg van de schuier is alles weer schoon. Mijn buurvrouw glunderde. De wegenbelasting interesseerde mijn buurman natuurlijk, maar deze is zo gering (met een gewicht van omstreeks 500 kg), dat de inspecteur der belastingen zeker een knoop in zijn zakdoek moet leggen om het niet te vergeten...

Mijn buurvrouw snuffelde eens in mijn onkostenboekje dat ik haar gegeven had.

Eenvoud is het kenmerk van het ware

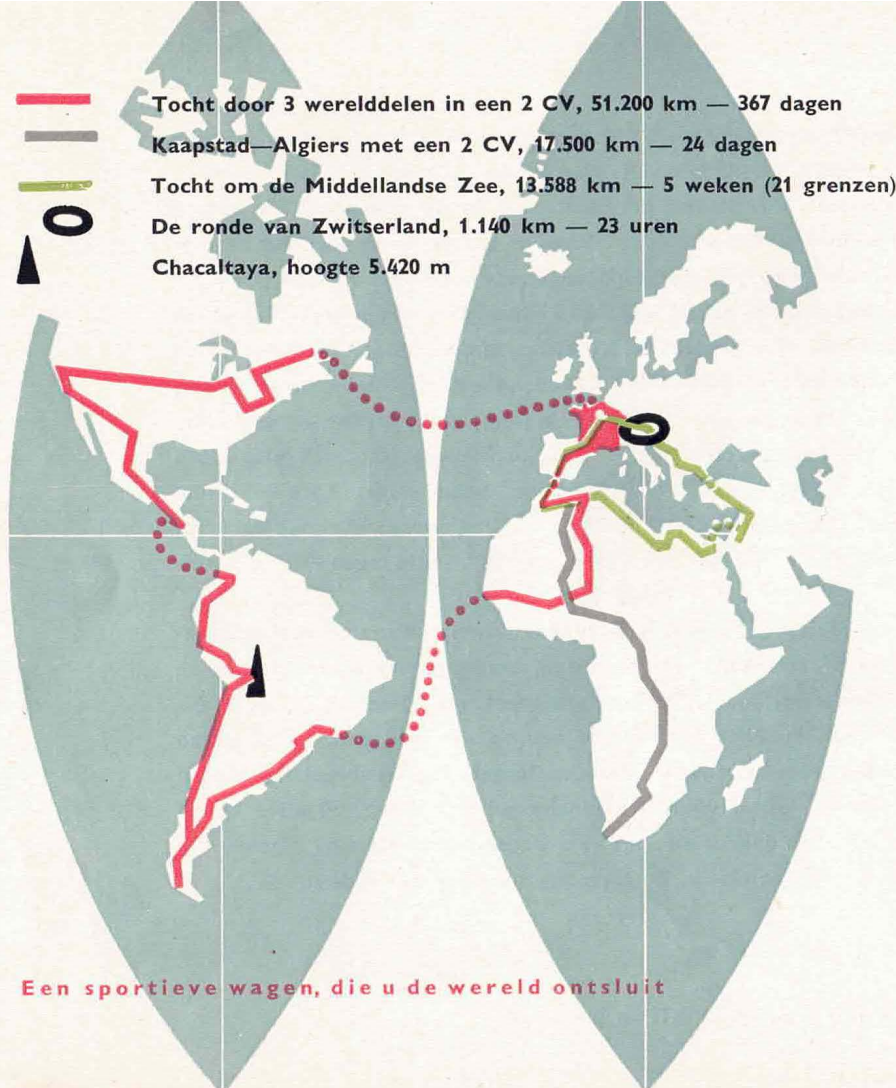


Als ik dit zo bekijk, zei ze, is deze 2 CV vergeleken bij de wagens die wij gezien hebben, toch beslist de goedkoopste... Dan zal je mij voortaan de kilometers tenminste niet meer voorrekenen, zei haar man. En we zullen vrij zijn om te gaan waar wij willen. Ik veroorloofde mij hen er aan te herinneren dat zij niet de enigen waren die er zo over dachten. Jonge automobilisten hebben een 2 CV gekozen om ermee door de gehele wereld te rijden. Sommigen door Noord- en Z.-Amerika, anderen door Noord- en Z.-Afrika of dwars door de Sahara, dan wel de ronde van Afrika of die van de Middellandse Zee, ja zelfs Parijs-Thibet. De 2 CV, zei ik, is een wagen die je jong maakt omdat het een sportieve wagen is, een wagen voor vrije mensen, die zich niet laten weerhouden door lange onbekende wegen, noch door kou, regen of hitte. Mannen en vrouwen, jong en oud; bezitters van een 2 CV zijn in alle lagen van de bevol-



king te vinden. Professoren, artsen, groot-industriëlen of hun vrouwen, advocaten, priesters en predikanten, vroedvrouwen, vertegenwoordigers, slagers en kruideniers, landmeters, boeren en jachtopzieners, notarissen. Zelfs de President van de Franse Republiek gebruikt er een op zijn landgoed. Of zij nu zo goedkoop mogelijk grote afstanden moesten afleggen, dan wel breekbare waren te vervoeren hadden, ofwel voor hun plezier wilden rijden, zij allen kozen een 2 CV en zij hebben daar geen spijt van. Vraag het hen maar. Zij zullen u hetzelfde antwoord geven als ik. En laten we nu eens wat rijden!

Door velen begeerd, door allen geëerd



Een sportieve wagen, die u de wereld ontsluit

We hebben gereden, zij waren enthousiast. Onderweg heb ik mijn onderbroken verhaal van die wereldreizen verteld, welke met de 2 CV zijn gemaakt. Ook van die zwerftocht van twee jonge Fransen van Parijs naar Canada, Noord- en Zuid-Amerika, Vuurland, vervolgens naar Dakar, dan de Sahara door, Spanje en weer naar Parijs! 51.200 km waarvan 33.000 km over praktisch onbegaanbare wegen! Twee wereldrecords: het hoogste punt (5420 m) en het zuidelijkste punt (ten zuiden van straat Magelhaens). Door 7 woestijnen! Over de evenaar en in pooltemperaturen. Midden in het oerwoud bracht hun 2 CV zelfs drie uur onder water door... en zette de tocht voort! 10.000 km in de tweede versnelling. 3.500 km in de eerste. Toen zij terug waren, ben ik hen gaan opzoeken. Ik ben in hun 2 CV gestapt. Hij was een beetje vuil, maakte een beetje leven, maar... hij liep als de mijne, even soepel, even betrouwbaar.

Ik was trots zoveel over mijn 2 CV te kunnen vertellen. Mijn buurman was een paar dagen later ook trots, want hij ging met vakantie — naar Spanje — in zijn 2 CV.



TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE CITROËN 2CV-AZ

MOTOR:

2 cilinder boxermotor met afneembare cilinders. Boring 66 mm. Slag 62 mm. Cilinderinhoud 425 cm³. Compressieverhouding 7 : 1. 12 Rem P.K. bij 3500 omw./min. 4 takt kopklepmotor. Kleppen in V-vorm geplaatst. Cilinderkoppen en zuigers van aluminium.

KOELING:

Geforceerde luchtcooling door 6-bladige ventilateur, direct gemonteerd op de krukas (zonder riemaandrijving).

SMERING:

Oliedruksmering door tandradpomp. Gem. oliedruk 3 KG cm² bij 70° en 3500 omw./min. Oliekoeler direct achter de ventilateur geplaatst. Inwendig oliefilter.

ONTSTEKING:

Door middel van een eenvoudige onderbreker en waterdichte hoogspanningsbobine met 2 uitgangen.

CARBURATEUR:

Solex 26 BCI valstroom carburateur voorzien van „koud-start” inrichting. Schokdemper op de gasklepas. Geluiddempend luchtfilter.

BRANDSTOFTOEVOER:

Mechanische benzinepomp. Reservoir aan de achterzijde. Toevoer via zware soepele slangen „anti Vapourlock”. 2 Benzinefilters, waarvan 1 in het reservoir.

FRICTIEKOPPELING:

Enkelvoudige soepele droge plaatkoppeling, met de voet te bedienen, bovendien uitgerust met een centrifugaal werkende koppeling, automatisch ontkoppelend wanneer het toerental van de motor beneden de 1000 omw. per min. daalt.

VERSNELLINGEN:

4 voorwaarts volledig gesynchroniseerde versnellingen, waarvan de 4e als overdrive. Pignion en kroonwiel 8 x 31.

AANDRIJVING:

Op de voorwielen door middel van cardankoppelingen.

STUURINRICHTING:

Door middel van pignion en tandreep, onontstelbaar, door het automatisch opheffen van speling.

REMMEN:

Voetrem hydraulisch op de 4 wielen, systeem Lockheed, handrem mechanisch, werkend op de voorwielen. Totaal remoppervlak 448 cm².

WIELEN EN BANDEN:

Schijfwielen met brede velgbasis, bandenmaat 125 x 400 Michelin-banden met lage druk.

VEERSYSTEEM:

In de lengte geplaatste veerbussen. Actie der voorvering beïnvloedt de achtervering en andersom d.m.v. zware schroefveren. Wrijvingsschokbrekers op het draaipunt der draagarmen. Traagheidsschokbrekers voorkomen het op- en neerspringen der wielen.

CHASSIS:

Kokerbalkuitvoering „type plateforme”.

CARROSSERIE:

Cabrioberline met roldak, geheel stalen carrosserie, 4 portieren, 4 zitplaatsen, 2 uitneembare zitbanken, bagageruimte voor 50 kg bagage. Tot aan de achterruit opklapbare kap.

LEEG GEWICHT:

515 kg.

INHOUDEN:

Motorcarter 2 liter, Versnellingsbak 1 liter, Remoliereservoir 0,50 liter, Benzinereservoir 20 liter.

ANDERE UITVOERINGEN 2 CV

2 CV AZL - Luxe -

Chassis, motor, etc. geheel gelijk aan type AZ; carrosserie echter voorzien van: aluminium strips, spatschermstukken en wiel-doppen; zware bumpers, metalen kofferdeksel, speciale sluiting op het plastic roldak. Dashboard met binnenverlichtings-schakelaar en 2 verwarmingsregelaars. Aan beide voorportieren handige bakjes voor kaarten, autopapieren, etc. Gewicht: 526 kg.

2 CV AZC - Commercial -

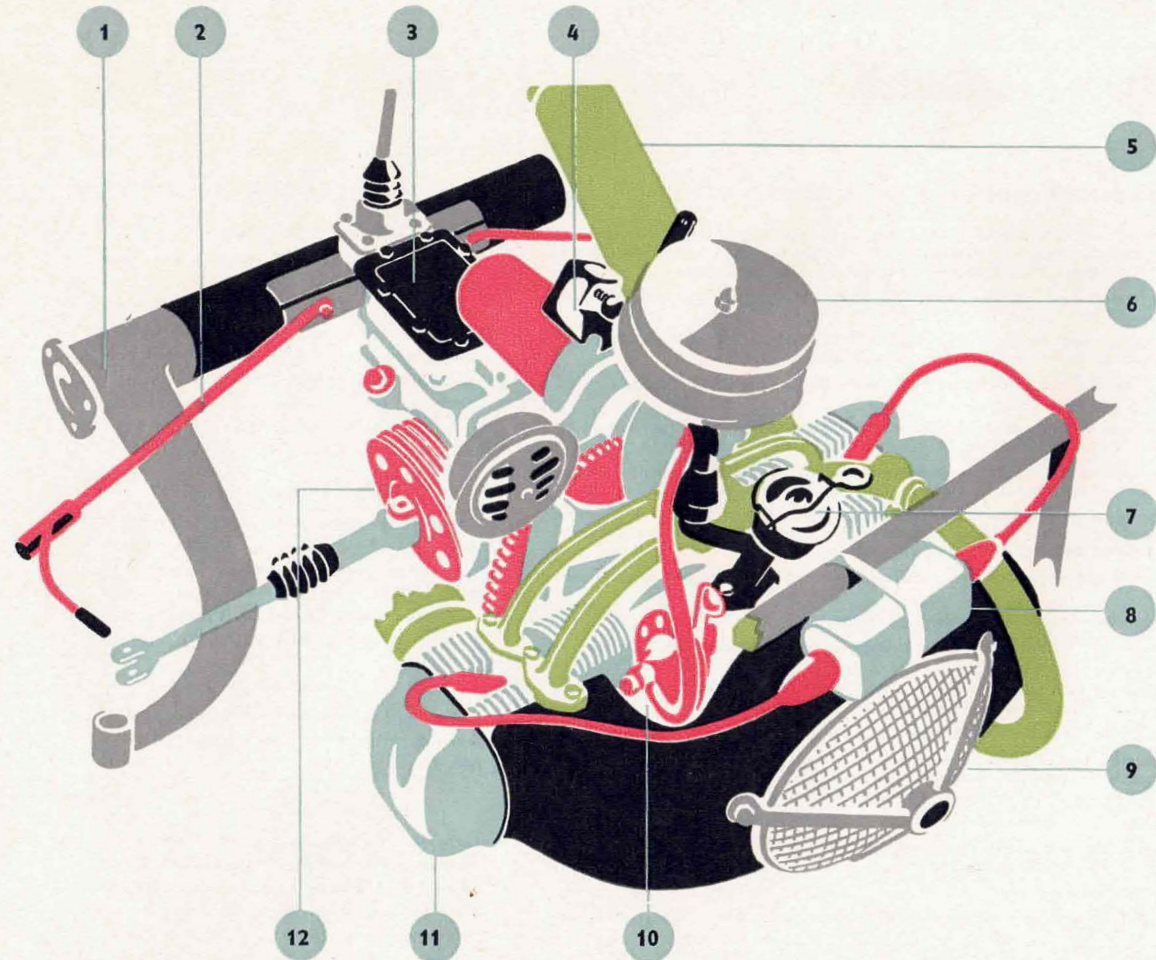
Combinatiewagen, waarvan roldak tot boven achterruit omklapbaar is. Na achterbank weggenomen te hebben, vormt men door een plankier (wordt bijgeleverd) een volkomen vlakke laadvloer. Verder geheel gelijk aan type AZ

2 CV AZU - bestelwagen 250 kg. -

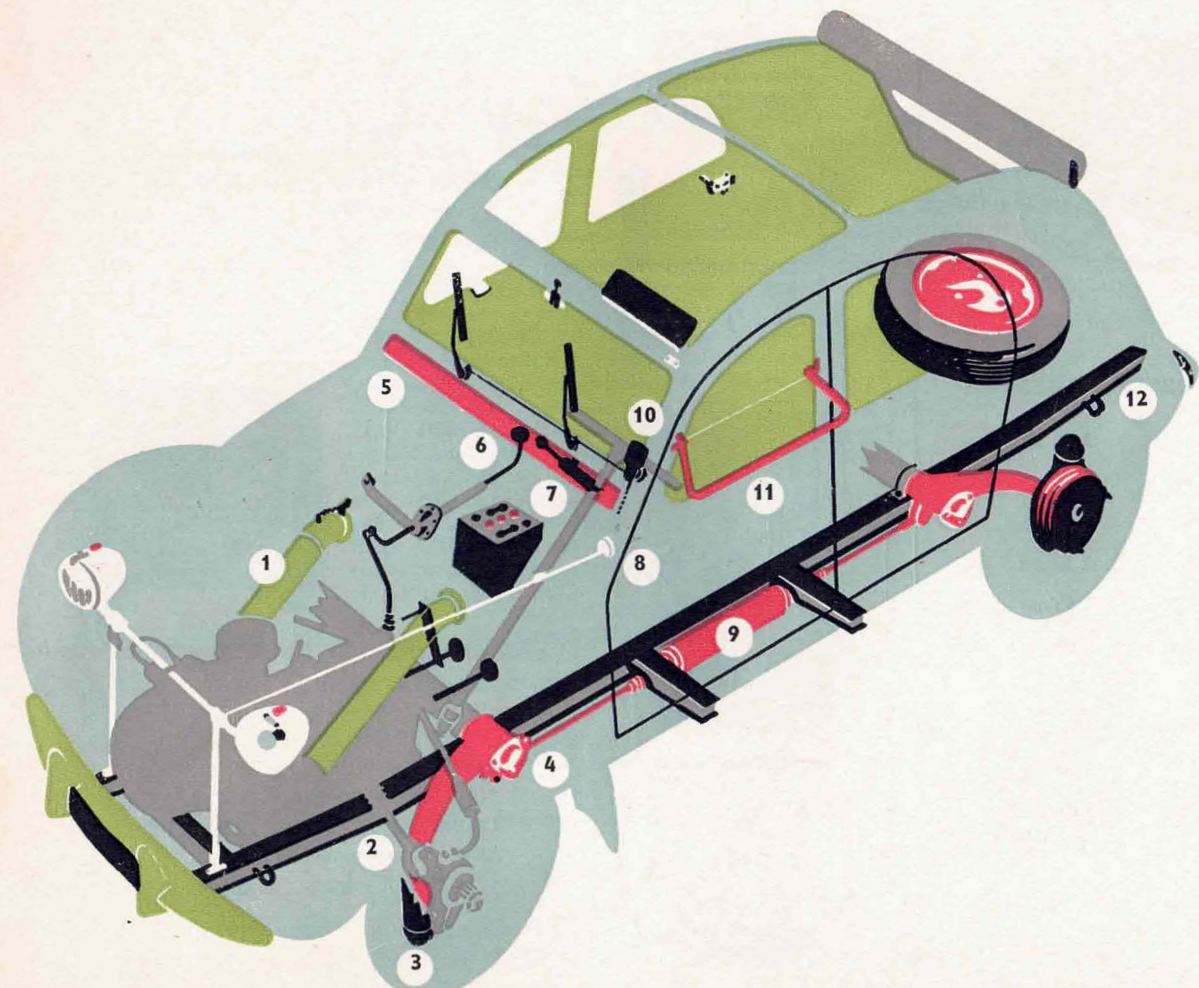
Rationele laadruimte, royale laadopening. Geen centrifugale koppeling. Banden 135 x 400. Gewicht: 520 kg.

2 CV AZUL - 'Week-End' -

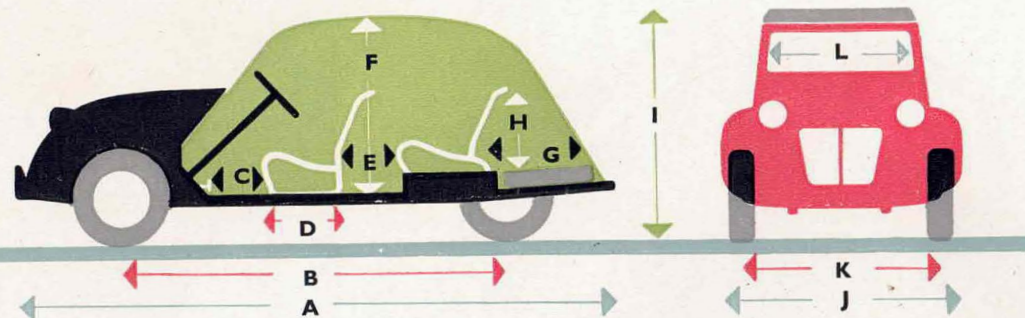
Combinatiewagen met zelfde kenmerken en vervoerscapaciteit als type AZU (250 kg of ca 2 m³), echter voorzien van 2 royale zijruiten en achterbank. Carrosserie in tweekleurige uitvoering. Gewicht: 540 kg.



1. Vooras-draagarm
2. Stuurstang
3. Versnellingsbak
4. Startmotor
5. Verwarmingsbuis
6. Luchtfilter
7. Carterontluchting met olievulbuis
8. Bobine
9. Ventilateur
10. Benzinepomp
11. Cilinderkop en kleppendecksel
12. Remtrommel



1. Verwarmingsbuis
2. Aandrijfas
3. Traagheidsschokdemper
4. Wrijvingsschokdemper
5. Ventilatieklep
6. Schakelcommando
7. Licht- en claxonschakelaar
8. Verstelinrichting koplampen
9. Veersysteem
10. Snelheidsmeter gecomb. met ruitenwisser
11. Klampaam voorportier
12. Kokervormig chassis



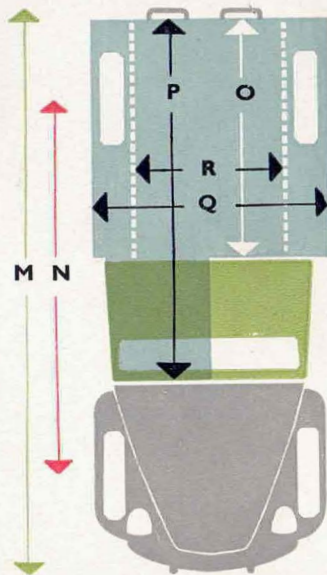
Laadruimte wanneer achterbank uitgenomen wordt: 1,2 m³ (max. 150 kg + 2 personen).

PERSONENWAGEN

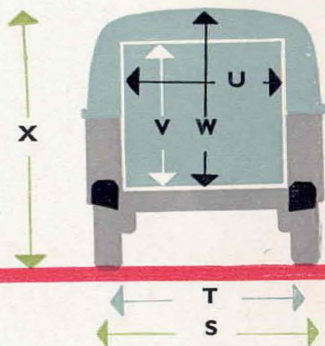
A	3.78 m
B	2.40 m
C max.	0.43 m
D	0.52 m
E max.	0.40 m
F	1.17 m
G	0.69 m
H	0.54 m
I	1.60 m
J	1.48 m
K	1.26 m
L	1.13 m

BESTELWAGEN

M	3.60 m
N	2.40 m
O	1.42 m
P	2.52 m
Q	1.43 m
R	1.00 m
S	1.50 m
T	1.26 m
U	1.00 m
V	0.89 m
W	1.07 m
X	1.70 m



Nuttig laadvermogen..... 250 kg
Laadruimte..... 1.88 m³
Laadruimte wanneer rechter
stoel wordt uitgenomen ± 2.25 m³

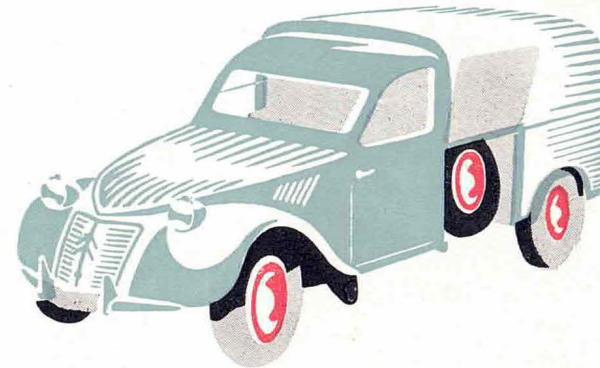


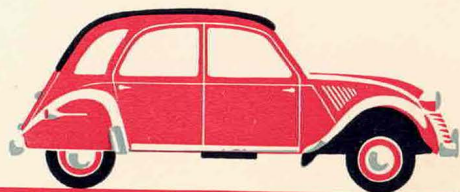
DE 2 CV „WEEK-END” biedt u naast het gemak van een representatieve bestelwagen vele voordelen van een personenauto. Een auto waarin men het nuttige met het aangename zeer goed kan combineren.

DE 2 CV BESTELWAGEN is de ideale auto voor een zeer groot aantal beroepen. **ZIJN ZUINIGHEID** in het gebruik stelt u in staat tegen zeer lage kostprijs alle kleine transporten, alle leveranties, alle bestellingen van deur tot deur te verzorgen. **ZIJN VERING** maakt het vervoer mogelijk van zeer breekbare voorwerpen, zoals glaswerk, radio's, bloemen, eieren, enz. en doet hem bij uitstek geschikt zijn voor gebruik op slechte wegen. **ZIJN INHOUD** verschaft u laadruimte voor omvangrijke voorwerpen (ijskasten, grote bagage, enz.).

ZIJN CONSTRUCTIE stelt u in staat tot een zuinige exploitatie door het vermijden van:

- verpakkingskosten dank zij de soepele vering;
- laadkosten (de deuren kunnen meer dan 90° open);
- behandeling (rationele vorm van de laadruimte);
- afleverkosten (geen scheiding tussen cabine en laadruimte).





Doe als zij:
vraag hen die een 2 CV bezitten
en **PROBEER HEM EENS!**

AUTOMOBILES CITROËN N.V. - AMSTERDAM-Z.
Stadionplein 26-30 - Tel. 790222

2 cv DE LUXE

Ontwerp: Karel Suyling vri, Bloemendaal
Druk: Boom-Ruygrok - Haarlem, Holland