



BREAK 19/21
CITROEN



BREAK 19/21



Il a fallu attendre ces dernières années pour que le break soit enfin assimilé, pour que sa justesse évidente soit comprise, pour qu'il devienne un brevet de liberté et d'efficacité, pour qu'on le reconnaisse comme la réponse la plus intelligente à notre besoin vital de bouger vite et loin. Trop éthérées, les berlines (même les meilleures) ont un côté désuet : elles en font trop ou trop peu. Tirailé entre l'auto étriquée et le camion, presque tout le monde a besoin du break. Nous avons de plus en plus d'objets à transporter en même temps que nous exigeons d'être de plus en plus mobiles. Le break répond à toutes nos questions, celles des loisirs et celles du travail, avec toute l'infinie variété de leurs moyens termes.

C'est bête, qu'une voiture soit seulement une voiture : nous avons tant de choses à lui demander qui ne sont pas contradictoires mais au contraire complémentaires. Du travail, bien sûr, des choses ou des gens à véhiculer dans le labyrinthe familial de nos métiers, toutes les manutentions quotidiennes qui ne nous obligent pas pour autant à rouler en poids-lourds... Ce n'est pas tout-à-fait du transport, plutôt du déplacement, des missions de break. Et puis, les week-ends, les vacances ! Le capot du break tourné vers le soleil, on part ! Votre route s'ouvre. La fantaisie du tapis volant succède à la rigueur monotone du ruban transporteur. Et pourtant c'est, docile, la même machine, ni plus ni moins, mais transfigurée par les vacances. Toute l'année, vous aviez enfoncé des colis ou des outils dans votre break, du lundi au samedi ; maintenant, c'est tout



BREAK
19/21



BREAK 19/21

vosre monde familial qui part avec vous. Des enfants, leur mère, des amis, des bagages, un moteur de bateau, un coup de foudre chez l'antiquaire, une villa de toile pour tout l'été; pas la peine de léziner, le break absorbe tout. A l'heure du pique-nique, il est une corne d'abondance inépuisable.

Le départ en break est sociable, riche de cœur: par contraste, les excursions précieuses des minets en roadsters semblent sèches, égoïstes, démodées. Tout ce que vous aimez, vous l'emporterez avec vous, loin, et sans gêner personne. La voiture s'est amplifiée, élargie, humanisée; elle est comme une maison où jouent les enfants. De plus en plus d'ailleurs c'est bien l'idée que les américains se font de leurs vastes véhicules calmes. Nous n'en sommes pas là: une maison feutrée et ouverte à la lumière, d'accord. Mais à condition qu'elle soit en forme de vraie, de bonne routière. Parce que le break est une machine à faire plaisir, et que vous prenez plaisir à palper la route des vacances de vos pneus agiles et précis. Comme auto pour les grands départs, la formule break est la seule qui permette de bien rouler. Elle ne boîte pas. Elle n'est



pas un compromis. Elle existe. Elle est faite pour faire ce qu'elle fait. D'ailleurs, l'aérodynamique des breaks (dont s'inspirent les bolides modernes aux poupes tronquées net) leur fait tenir mieux la route que les berlines correspondantes. C'est vrai en général. Alors, avec les "DS" ! En une seconde c'est plus qu'une transformation, par sa grande gueule qui baille sur presque un mètre de hauteur, le break vient de se garnir de famille et de valises, on claque les portes... et la maison du voyage devient une voiture absolue, une machine à rouler strictement efficace, de quoi gommer les kilomètres avec une aisance mathématiquement désinvolte. Sur les perspectives à longue portée des Nationales et sur les entourloupes-surprise des petits virages de campagne, vous piloterez pour de bon. A 150 km/h, impeccablement en ligne derrière vos roues avant motrices, vous vous coulez dans les grandes courbes régulières, et l'œil et les mains paisibles, vous doublez sans effort les cabriolets des play-boys aigris, cramponnés à leur volant. Dans une autre voiture, votre femme n'aimerait pas aller aussi vite : mais dans le break qui plane sur l'asphalte, on ne s'aperçoit même pas que les arbres s'enfuient si vertigineusement vers l'arrière. Les roues commandées par la suspension hydropneumatique épousent le sol avec

BREAK
19/21





BREAK
19/21

une attention jamais démentie : les disques freinent doux et fort, leur double circuit interdit toute mauvaise surprise. Comme la "Onze" quelques années avant elle, la "DS" règne sur la route sans effort ni péril, parce qu'elle est la meilleure. Quand on est tellement sûr de soi, sûr d'être puissant et de dominer sa puissance, on n'a même plus envie d'affirmer sa force en jouant avec le risque... En quelques années, le break a acquis ses lettres de noblesse, le break viril et fin, qui sied à l'agriculteur comme à l'ethnologue en mission, au père de famille comme au chef de chantier, au forain comme à la dame du manoir, au représentant comme au grand chasseur blanc de safari, au campeur et au cinéaste comme au fleuriste et au vétérinaire. Sans flatterie vaine, sans austerité brutale, le break se modèle à vous

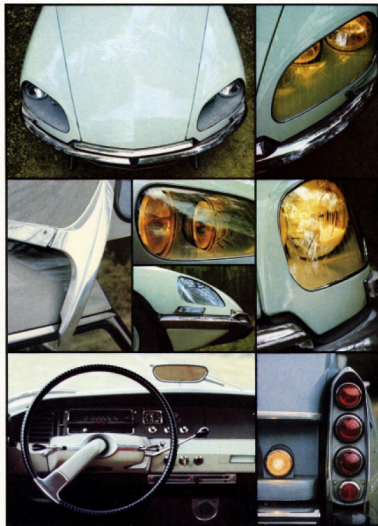
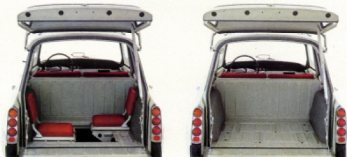
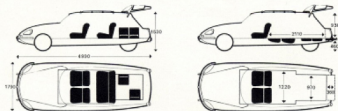
comme le costume qu'il vous faut pour ce que vous avez à faire, exactement. Regardez ces illustrations. Là où l'homme au break se comprend le mieux, là où la multitude de ses adeptes se retrouve, c'est sur des photos comme celles-là. Et s'il vous reste une arrière pensée que ce break-là est un tâcheron, qu'il est utile, soit, mais seulement comme valet à faire les grosses corvées, regardez les photos prises de nuit, quand le voyage est presque achevé, qu'on retrouve la ville et que les enfants n'arrivent plus à tenir leurs yeux ouverts ; le break est bien plus beau, bien plus noble et joyeux que tant de berlines bourgeoises ! Il est de notre temps, comme ceux qui le choisissent.

BREAK 19/21



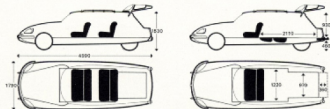
LE BREAK CONFORT

Sièges garnis de escutchooc multicoillulaire - Sièges avant réglables et inclinables, transformables en couchettes, accoudoir central escamotable à l'arrière. Banquette au lieu de sièges séparés à l'avant, sur option. Dans le compartiment arrière, deux strapontins à dossier sont placés en quinconce. La banquette arrière et les deux strapontins peuvent s'escamoter dans le plancher pour dégager un volume utile de plus de 2 m³.



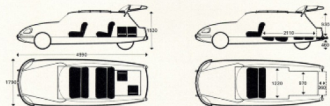
LA COMMERCIALE

Dérivée de l'ID luxe, quant à ses aménagements intérieurs, la "Commerciale" Citroën possède, avec sa banquette arrière escamotable, des cotes intérieures qui sont parmi les plus grandes existant pour ce type de véhicule : longueur 2,11 m, largeur 1,22 m dans la partie médiane, 0,97 m dans le compartiment arrière. Soit une surface utilisable de 2,30 m², accessible par la porte arrière et par les portières latérales.



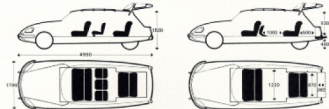
LE BREAK LUXE

Sièges et aménagements de la berline "ID Luxe". Banquette avant montée en série. Les deux strapontins peuvent s'escamoter et la banquette arrière se rabat vers l'avant. Cette opération facile permet de disposer d'un plancher complètement plat de 2,30 m².



LA FAMILIALE

Entre la banquette avant et la banquette arrière qui est reculée, sont placés trois strapontins repliables qui font face à la route. Ainsi huit personnes sont à l'aise dans cette voiture. Repliés, les strapontins libèrent une surface de plus de 1 m², où l'on peut loger une voiture d'enfant, par exemple.



BREAK 19

MOTEUR : 4 Cylindres en ligne, 4 temps - Alliage course 86x85,5 - Rapport volumétrique 8,75 à 1 - Puissance réelle maxi : DIN 84 CV à 5 200 tr/mn, SAE 82 CV à 4 200 tr/mn Couple maxi : DIN 14,8 m/kg à 3 600 tr/mn, SAE 15,3 m/kg à 3 500 tr/mn - Vitesse maxi : 5 paliers - Graissage sous pression par pompe à engrenage avec filtre et filtres à huile en série avec by-pass de sécurité - Carburateur Weber injecté double corps 24 + 36 DGE AL - Pompe à vacuum intégrée - Refroidissement par pompe et thermostat - Ventilateur nylon.

EMBRAYAGE : Mécanique à son commandement.

BOÎTE DE VITESSES : 4 vitesses AV toutes synchronisées - marche AR - Sélecteur sans volant.

TRANSMISSION : Tractico avant - Transmission homocentrique rigide en série de BV, double côté route.

FREINS : Frein principal : à commande hydraulique en pied (à haute pression). Circuit de freinage AV et AR indépendants. Répartiteurs de freinage agissant en fonction de la charge sur l'essieu AR. Frein à disque pour les roues AV. Frein à tambour pour les roues AR.

Frein de secours : à commande mécanique (à main) agissant sur les disques des roues AV - Verrouillage de sécurité à l'arrêt - Indépendant des circuits du frein principal.

DIRECTION : A crémaillère sensée hydrodirection - Visée sous-solée guidée d'un encastrement plastique - Rayon de braquage : 5,20 m.

CHASSIS : Plateforme à longevité latérale en vils acroché - plancher plat - Dans les modèles Break, les longerons de coque et de coffre sont renforcés.

SUSPENSION : 4 roues indépendantes toutes chasses d'un ensemble hydropneumatique de suspension avec amortisseur intégré - Barre antiroule AV et AR - Cercettes d'ajustement AV et AR assurant à la voiture une hauteur constante au-dessus du sol, quelle que soit sa charge - Dans les modèles Break, la suspension est renforcée à l'AR.

ROUES ET PNEUS : Roues de 380 (35") montées sur 5 lites - Pression de 180 à 200 K Pa, Michelin, à l'AV comme à l'AR.

ÉLECTRICITÉ : Équipement 12 volts - Batterie 40 A/RH - Démarreur électrique commandé par relais - Phares Code Européen, Allumage 12 V, 500 watts.

POIDS ET ENCOMBREMENT : Équipement : 3,125 m - Voie AV : 1,35 m - Voie AR :

1,30 m - Longueur hors tout : 4,90 m - Largeur hors tout : 1,70 m - Hauteur hors tout : 1,53 m (position route) - Poids à vide (GDN/GDR) : 1 250 kg - Poids total en charge : 1 800 kg - Centre au sol (constante) : 0,145 m.

CAPACITÉ : Réservoir à essence 45 litres - Carter moteur : 4 litres - Boîte de vitesses : 2 litres.

PERFORMANCES : Vitesses maxi : 1^{re} 40 km/h - 2^e 80 km/h - 3^e 120 km/h - 4^e 165 km/h.

OPTIONS : • Chauffage — 3^e • Chauffage grand froid pour des températures extérieures de l'ordre de -10° • Appui-tête amovible (monté sur le siège du passager avant) • Accélérateur latéral, ajustable à volée assurant déjà sur le côté droit. Pourra être placé sur demande du côté de la portière AV gauche • Accélérateur central amovible siège AV • Autoradio • Pare-brise triple • Ceintures de sécurité sans places avant • Avertisseur : trompe à compresseur (2) • Direction assistée • Phares auxiliaires (face) à l'arrêt à lodo ou système optique "Pallas" (possible seulement avec l'option direction assistée) • Phares principaux à commande dynamique avec phares auxiliaires à lodo et à commande directionnelle • Anticel • Sélecteur avant réglable en hauteur sur les modèles ayant des sièges séparés.

BREAK 21

MOTEUR : 4 Cylindres en ligne, 4 temps - Alliage course 90x85,5 - Rapport volumétrique 8,75 à 1 - Puissance réelle maxi : DIN 100 CV à 5 200 tr/mn, SAE 105 CV à 5 200 tr/mn Couple maxi : DIN 16,7 m/kg à 3 000 tr/mn, SAE 17,7 m/kg à 3 000 tr/mn - Vitesse maxi : 5 paliers - Graissage sous pression par pompe à engrenage avec filtre et filtres à huile en série avec by-pass de sécurité - Carburateur Weber injecté double corps 24+36 DGE AL - Pompe à vacuum intégrée - Refroidissement par pompe et thermostat - Ventilateur nylon.

EMBRAYAGE : Mécanique à son commandement.

BOÎTE DE VITESSES : 4 vitesses AV toutes synchronisées - marche AR - Sélecteur sans volant.

TRANSMISSION : Tractico avant - Transmission homocentrique rigide en série de BV, double côté route.

FREINS : Frein principal : à commande hydraulique en pied (à haute pression). Circuit de freinage AV et AR indépendants. Répartiteurs de freinage agissant en fonction de la charge sur l'essieu AR. Frein à disque

pour les roues AV - Frein à tambour pour les roues AR.

Frein de secours : à commande mécanique (à main) agissant sur les disques des roues AV - Verrouillage de sécurité à l'arrêt - Indépendant des circuits du frein principal.

DIRECTION : A crémaillère sensée hydrodirection - Visée sous-solée guidée d'un encastrement plastique - Rayon de braquage : 5,20 m.

CHASSIS : Plateforme à longevité latérale en vils acroché - plancher plat - Dans les modèles Break, les longerons de coque et de coffre sont renforcés.

SUSPENSION : 4 roues indépendantes toutes chasses d'un ensemble hydropneumatique de suspension avec amortisseur intégré - Barre antiroule AV et AR - Cercettes d'ajustement AV et AR assurant à la voiture une hauteur constante au-dessus du sol, quelle que soit sa charge - Dans les modèles Break, la suspension est renforcée à l'AR.

ROUES ET PNEUS : Roues de 380 (35") montées sur 5 lites - Pression de 180 à 200 K Pa, Michelin, à l'AV comme à l'AR.

ÉLECTRICITÉ : Équipement 12 volts - Batterie 40 A/RH - Démarreur électrique commandé par relais - Phares Code Européen, Allumage 12 V, 500 watts.

POIDS ET ENCOMBREMENT : Équipement : 3,125 m - Voie AV : 1,35 m - Voie AR : 1,30 m - Longueur hors tout : 4,90 m - Largeur hors tout : 1,70 m - Hauteur hors tout : 1,53 m (position route) - Poids à vide (GDN/GDR) : 1 250 kg - Poids total en charge : 1 800 kg - Centre au sol (constante) : 0,145 m.

CAPACITÉ : Réservoir à essence 45 litres - Carter moteur : 4 litres - Boîte de vitesses : 2 litres.

PERFORMANCES : Vitesses maxi : 1^{re} 40 km/h - 2^e 80 km/h - 3^e 120 km/h - 4^e 165 km/h.

OPTIONS : • Chauffage — 3^e • Chauffage grand froid pour des températures extérieures de l'ordre de -10° • Appui-tête amovible (monté sur le siège du passager avant) • Accélérateur latéral, ajustable à volée assurant déjà sur le côté droit. Pourra être placé sur demande du côté de la portière AV gauche • Accélérateur central amovible siège AV • Autoradio • Pare-brise triple • Ceintures de sécurité sans places avant • Avertisseur : trompe à compresseur (2) • Direction assistée • Phares auxiliaires (face) à l'arrêt à lodo ou système optique "Pallas" (possible seulement avec l'option direction assistée) • Phares principaux à commande dynamique avec phares auxiliaires à lodo et à commande directionnelle • Anticel • Sélecteur avant réglable en hauteur sur les modèles ayant des sièges séparés.